

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

André MAROSELLI
Secrétaire de la Commission de l'Air
du Sénat

**LE SABOTAGE
DE NOTRE
AVIATION**

CAUSE PRINCIPALE
DE NOTRE DÉFAITE

Préface de René FONCK

PARIS
LIBRAIRIE GEDALGE
75, Rue des Saints-Pères
1941

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/03/13 : CIA-RDP83-00415R006300080001-2

Le Sabotage de notre Aviation

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/03/13 : CIA-RDP83-00415R006300080001-2

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE
30 EXEMPLAIRES SUR VERGÉ
HOLLANDE CRÈME L.M.F.,
NUMÉROTÉS DE 1 A 30

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour
tous pays, y compris l'U.R.S.S. et les Etats-Unis d'Amérique.
Copyright by Librairie Gedalge 1941.

PRÉFACE

Ce livre se suffit à lui-même et n'appelle aucune préface. Si j'en ai accepté avec plaisir le parrainage, c'est parce que l'auteur a cru utile de m'en soumettre le manuscrit et que, de mon côté, je considère, non seulement comme un honneur, mais aussi comme un devoir de présenter au public des documents où mon âme d'aviateur a trouvé un apaisement à ses souffrances. En effet, après la lecture de cet ouvrage, la conclusion qui s'impose, avec toute la force d'une vérité solidement établie, est que ce qui a fait défaut à la France, ce ne sont pas les aviateurs intrépides et valeureux, mais le matériel moderne dont ces aviateurs avaient besoin pour lutter et pour vaincre.

M. MAROSELLI a collaboré avec l'Armée de l'Air pendant la guerre de 1914-1918 (blessé, sept fois cité). Il en connaît l'indomptable courage et l'habileté technique. Il a multiplié ses efforts pour la doter de tous les engins perfectionnés sans lesquels le combat n'aboutit qu'à un vain sacrifice. Le lecteur regrettera, avec moi, que la voix de M. MAROSELLI n'ait pas été écoutée. Comme moi aussi, il lui saura gré de lui avoir fourni, en montrant les vraies causes de la déficience de notre Aviation, l'explication lumineuse qu'attendaient la confiance déçue et le patriotisme ulcéré de chaque Français.

René FONCK

AVANT-PROPOS

Dans les années qui ont précédé la guerre, on n'a pas cessé de gêner par la passion les débats sur l'aviation. Les étiquettes politiques y prenaient autant de place, sinon davantage, que les chiffres et les faits. C'est en fonction d'amitiés ou d'inimitiés spécifiquement partisans qu'étaient jugés les programmes élaborés, les mesures prises ou omises, les résultats obtenus ou manquants. Rares, très rares étaient ceux qui s'efforçaient de rechercher objectivement, comme je m'honore de l'avoir toujours essayé, les causes réelles du mal, les remèdes appropriés.

On ne trouvera donc pas dans ce livre de réquisitoires contre les personnes. Il est trop commode, il est manifestement injuste de s'acharner sur des boucs émissaires, alors que, nonobstant les changements de ministres, les mutations de chefs militaires ou civils, le « retard » de notre armée de l'air sur ses concurrentes ou ses rivales de l'étranger, s'est progressivement aggravé depuis son organisation par le décret du 1^{er} avril 1933, jusqu'à l'armistice du 25 juin 1940.

Sans doute, la Cour de Riom a-t-elle reçu en communication les pièces principales de ce dossier, les chiffres, les faits qui le constituent étant essentiels à la recherche de la vérité. Mais c'est à tous les Français que je veux, par ce livre, fournir

8

LE SABOTAGE

une explication que je crois lumineuse, une démonstration qui me paraît décisive; et les raisons pour lesquelles notre aviation s'est présentée au combat avec une infériorité de matériel que ni l'habileté, ni l'héroïsme des pilotes ne pouvaient compenser.

Mon unique ambition est donc de procurer à mes lecteurs les moyens de comprendre: mon seul dessein, c'est par une documentation irrécusable, de rappeler ce que j'ai vu, ce que j'ai demandé, ce que j'ai prédit. Je souhaite que tous les Français ayant enfin compris, tirent les leçons nécessaires d'une tragédie qui dépasse les erreurs individuelles et les défaillances localisées.

**

Dès mon entrée au Parlement, au début de l'année 1936, j'ai souhaité de faire partie des commissions sénatoriales de la Défense Nationale où mes antécédents me permettaient de penser que je pourrais rendre quelques services. Je fus désigné comme membre de la commission de l'air à la fin de 1937, et comme membre de la commission de l'armée en 1938. C'est alors seulement qu'il me fut possible d'apercevoir combien l'organisation de notre industrie aéronautique et de notre armée aérienne était lamentable. Aussitôt, j'entrepris dans la presse, et notamment dans des journaux ou revues techniques tels que *l'Aéro*, *l'Air*, etc., une campagne que je poursuivis tant que la liberté m'en a été laissée. Aussitôt, je fis auprès de mes collègues et des membres du Gouvernement, les démarches — lettres, rapports, interpellations, sans parler des conversations particulières — qu'il

DE NOTRE AVIATION

9

m'était permis de faire pour que mes avertissements, mes suggestions, mes conseils fussent entendus ou suivis.

Voilà ce que ce livre relate et rassemble, voilà ce qu'il restitue à l'opinion publique pour l'éclairer, pour qu'elle juge en connaissance de cause. S'il n'est pas inspiré par le ressentiment contre les personnes, il l'est encore moins par l'esprit de l'escalier, il n'est pas un accès de clairvoyance posthume; il ne fait que transcrire des notes, date après date, en respectant l'ordre chronologique qui précise leur véritable valeur. Je m'en excuse devant les amateurs d'histoire fleurie: ils gagneront en authenticité ce qu'ils risquent de perdre en émotion artistique.

**

Je ne m'enorgueillis certes pas d'avoir eu raison contre les responsables du destin de la France. Ancien combattant de la Grande Guerre, blessé, sept fois cité, je n'ai voulu que continuer à faire mon devoir. Ce devoir est aujourd'hui de dire la vérité, de dénoncer des fautes et des carences criminelles qu'on n'a pas eu l'énergie de réprimer ou de réparer, malgré mes interventions inlassables, et qui nous ont conduits aux heures douloureuses que nous avons vécues, que nous vivons.

A. M.

LE MINISTERE DE L'AIR

Pour expliquer la lenteur avec laquelle s'est développée notre aviation, les hésitations, les incertitudes des directions, aussi bien en ce qui concerne son emploi, que relativement aux fabrications aéronautiques il convient de se reporter aux origines mêmes de notre aviation militaire.

Organisée par le Ministère de la Guerre, elle n'avait été conçue d'abord que comme une « auxiliaire » des grandes armes, en particulier de l'infanterie et de l'artillerie. En 1914, c'est uniquement dans la recherche des renseignements puis, quand le front se fut stabilisé, dans l'observation d'artillerie que l'aviation fut employée. Plus tard, au cours de la guerre, l'aviation française entreprit des raids de bombardement, en représailles des raids de l'ennemi. En mars-avril 1918, elle coopéra, en liaison étroite avec l'infanterie, à la destruction par la bombe et la mitrailleuse des colonnes ennemies. Mais c'est seulement à la fin de la guerre qu'on la vit agir comme une arme autonome, par la création d'une division aérienne indépendante. Encore ne fut-elle employée sous cette forme qu'avec réticence. Certains chefs militaires, notamment le Maréchal Foch, avaient bien entrevu le rôle primordial, décisif qui devait échoir à l'aviation; mais ces vues à longue portée étaient aussi rares que l'est lui-même le véritable esprit de la guerre. En général, le haut commandement répugnait à un développement trop étendu de l'aviation. En octobre 1918, à la veille de l'Armistice, maintes instructions de généraux commandants de groupes d'armées prescrivaient à l'aviation de ne pas agir en dehors du champ de bataille, c'est-à-dire à plus de 20 kilomètres en arrière des premières lignes.

Cependant les résultats mêmes obtenus par la division aérienne indépendante avaient stimulé les réflexions chez les militaires de toutes les armées. On commençait à concevoir un emploi de l'aviation dépassant la tactique et la coopération; on envisageait un emploi stratégique de l'aviation seule, procurant, au début de la campagne, des effets décisifs, susceptibles de peser sur le cours entier de la guerre et sur la fin des opérations, des actions capables de les terminer, d'apporter la décision. Ces idées furent exposées en France, en de nombreux articles de revues spéciales; mais c'est en Italie que le général Douhet leur imprima des formules lapidaires qui devaient les rendre populaires.

D'autre part, les progrès de la technique eux-mêmes entraînaient une revision des conceptions. Avec les vitesses qu'on commençait d'atteindre — de 250 à 300 kilomètres à l'heure — il devenait impossible de limiter au champ de bataille le rayon d'action de l'aviation. Il n'était même pas rationnel de séparer l'aviation terrestre de l'aviation maritime. Par ailleurs l'aviation militaire ne pouvait se désintéresser des progrès et surtout des expériences faites par l'aviation de commerce. On réclama donc la fusion des deux aviations, terrestre et navale, en une armée de l'air unique, administrée par un Ministère de l'air indépendant qui s'occuperait également de l'aviation commerciale. Les discussions, quoique vives, traînaient en longueur, quand la décision fut empêchée par un accident. En septembre 1928, M. BOKANOWSKI, ministre des Travaux Publics, était tué dans une chute d'avion. M. POINCARÉ, président du Conseil, décida aussitôt l'institution d'un Ministère de l'Air.

Ce fut pour l'aviation, l'événement le plus important depuis la grande guerre. Toutefois cet événement ne prit tout son sens, ne devint susceptible d'un développement efficace, que lorsque les idées concernant l'aviation, idées multiples, contradictoires, confuses parfois, se furent clarifiées et cristallisées en une doctrine cohé-

rente. Cette doctrine trouva son expression dans le décret du 1^{er} avril 1933, créant l'Armée de l'Air. On peut le considérer comme la date de l'entrée en action véritable du Ministère de l'Air.

La substance de cette doctrine, c'est l'unité des forces aériennes dans l'unité de la défense nationale. « Nous voulons être prêts, disait un Ministre de l'Air, soit à nous lancer dans la bataille terrestre, avec toutes nos forces, soit à coopérer avec la marine avec toutes nos forces, soit, si c'est nécessaire, à engager la bataille aérienne avec toutes nos forces. »

Pour cela, il fallait organiser la mobilité complète, la possibilité de mobilisation immédiate des forces aériennes par une infrastructure permettant aux grandes unités aériennes une manœuvre constante de concentrations instantanées en n'importe quel point du territoire.

A plus forte raison fallait-il doter ces forces aériennes d'appareils qui par leur nombre, leur vitesse, leur équipement, fussent en état de se mesurer avec des adversaires éventuels.

Cependant, si ces tâches se ramenaient à des définitions assez simples, la solution des problèmes qu'elles comportaient était des plus ardues, en raison de leur complexité aussi bien que de l'esprit de décision qu'il fallait y appliquer.

Doté de crédits moins volumineux que la Guerre et la Marine, le Ministère de l'Air n'apparaissait pas comme aussi important que ces vieux organismes; s'il ne l'était point par la quantité, il l'était autant, sinon plus, par la qualité qu'il exigeait de son personnel de direction.

La diversité des positions par elle-même constituait une difficulté considérable.

Le Ministère de l'Air avait à pourvoir à l'aéronautique militaire, c'est-à-dire à des problèmes d'armement et d'emploi des armes; il avait également à pourvoir

14

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

à l'aéronautique civile, c'est-à-dire à des problèmes de transport.

Dans chacune de ces branches, mais surtout la militaire, les problèmes se posaient en foule, au point de vue technique, au point de vue tactique, au point de vue du personnel et par suite au point de vue politique.

Le Ministre de l'Air était Chef de l'Armée de l'Air, responsable de son entraînement et de son aptitude à la défense du pays. L'Etat-Major de l'air devait donc travailler en liaison intime avec lui et sous ses ordres.

En revanche, la multiplicité des problèmes techniques ne pouvait que déborder, écraser la personne du Ministre. Il convenait donc de l'en débarrasser et d'en reporter le soin à un Sous-Secrétariat technique.

Tel fut l'objet de ma première intervention publique.

UNE REORGANISATION DES SERVICES DU MINISTÈRE DE L'AIR S'IMPOSE SANS RETARD

22 Juin 1936

J'étais Sénateur depuis quelques semaines, c'est-à-dire que je venais à peine d'acquérir la possibilité de me faire entendre: car, en ces temps-là, il fallait bien justifier par des titres, plus que par des compétences ou des mérites, le droit à prendre la parole. Mais, depuis l'autre guerre, j'avais attentivement suivi l'évolution d'une arme qui paraissait devoir, tant dans un conflit éventuel que dans les batailles de la paix, jouer un rôle de plus en plus important. Je m'étais tenu soigneusement au courant de tous les problèmes aéronautiques. Et j'avais maintes fois déploré de n'être pas autorisé à écrire ce que je pensais sur les aberrations, les insouciances dans lesquelles on paraissait se complaire.

Devenu parlementaire, l'occasion me fut bientôt offerte d'exprimer mon opinion. Le 22 Juin 1936 je publiai dans un quotidien de Paris cet article où je ne me contentais pas de formuler des critiques, mais où je traçais un plan judicieusement construit allant au cœur de la question, question, avant tout, de méthode:

« Le Ministère de l'air, dont l'importance relative par comparaison avec celle des ministères de la guerre et de la marine, peut paraître inférieure à un observateur superficiel, se basant sur le critérium des effectifs et des crédits, constitue en réalité un organisme complexe,

dont la direction est une tâche écrasante. Sans parler du rôle de plus en plus primordial de l'aviation dans la guerre moderne, il faut se souvenir que la difficulté découle beaucoup plus de la diversité des fonctions que du volume d'affaires de chacune d'elles.

« **Aéronautique civile et aéronautique militaire.** — Car l'aéronautique civile exige un ministre possédant la compétence d'un ministre des transports; l'aéronautique militaire réclame la compétence d'un ministre de la guerre; enfin l'une et l'autre — et ceci est capital — imposent au ministre de l'air une technicité éprouvée dans une branche nouvelle et en perpétuelle évolution, dans laquelle toute faute se paie par des vies humaines.

« Assailli par ces préoccupations multiples, débordé en outre par tous les problèmes d'administration et d'organisation qui, depuis la création du ministère, se sont traduits par 14 organisations successives sans que la bonne ait été découverte, le Ministre, quelle que soit sa puissance de travail, n'obtiendra jamais que des résultats médiocres tant qu'il sera forcé d'intervenir lui-même dans tous les détails de tous les services, si différents les uns des autres.

« Il est indispensable qu'il agisse en grand chef, ayant à ses côtés et sous ses ordres, pour les branches les plus importantes, des techniciens éprouvés, capables d'initiatives, intervenant dans tous les détails et recevant du ministre des directives.

« **Quatre branches d'activité.** — Quelles sont les branches principales de l'activité du ministre de l'air?

« Nous en voyons quatre: l'armée de l'air, la technique, l'aéronautique civile, l'administration générale.

« Le Ministre de l'air est organiquement le chef de l'armée, il est responsable de son entraînement et de son aptitude à la défense du pays, et c'est là son rôle capital. Les grands organismes militaires (état-major, direction du personnel militaire) doivent évidemment

rester sous les ordres immédiats du ministre. Il en sera de même de l'aéronautique civile, tant que celle-ci ne pourra vivre qu'en communauté avec l'armée de l'air.

« Par contre, l'énorme question de la technique comportant la construction du matériel et les conditions de l'entretien, du ravitaillement, du stockage, des rechanges et des réparations est de nature à absorber largement l'activité d'un **sous-secrétaire d'Etat qualifié**, et cette articulation, par division du travail, sera sans doute une nécessité prochaine lorsque les usines nationalisées deviendront des établissements d'Etat. Il serait possible, si le ministre entend se dégager largement des services et les commander de haut, de rattacher également à ce sous-secrétaire d'Etat la branche technique, importante elle aussi, de l'infrastructure.

Quant à l'administration générale, comprenant la direction du budget et du personnel civil, le contentieux, les travaux législatifs, la propagande et divers services annexes, elle pourrait être centralisée par un **haut fonctionnaire** du Conseil d'Etat ou de la Cour des Comptes par exemple. La liaison permanente entre le ministre et les services ainsi réorganisés et la subordination de ceux-ci aux directives du ministre pourraient être assurées en premier lieu, au point de vue de la conception, par de très fréquentes réunions, chez leur chef le Ministre; en second lieu, au point de vue de l'exécution, par la transmission du courrier à l'arrivée et au départ par les soins de fonctionnaires rattachés au cabinet du ministre, l'un spécialisé dans la technique, l'autre spécialisé dans l'administration générale (anciennes sections technique et administrative).

« **Un schéma de bon fonctionnement.** — Nous n'entendons pas, dans ce rapide examen, donner un schéma rigide et absolu, mais établir seulement des principes. L'articulation pourrait par exemple être du type suivant:

18

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

« **Ministre:** Cabinet (comprenant deux fonctionnaires particulièrement qualifiés dans l'ordre technique et dans l'ordre administratif).

Etat-major et direction du personnel militaire.

Aéronautique civile.

Contrôle.

« **Secrétaire d'Etat aux fabrications et au matériel:** Direction des constructions.

« Direction du matériel.

« Service central des travaux.

« **Haut fonctionnaire directeur de l'administration générale:** Direction du budget et du personnel.

« Contentieux, travaux législatifs, propagande.

« Services annexes (notamment O.N.M.).

« En l'état actuel des choses, un ministre, quelles que soient sa puissance de travail et sa prodigieuse activité, ne peut faire sentir son action dans des domaines aussi variés et aussi complexes. Il faut donc lui adjoindre des collaborateurs qui contribueront, sous la haute autorité du ministre, à faire de notre aviation un incomparable instrument de défense nationale et de pénétration française à l'étranger. »

LE NOUVEAU STATUT DU MINISTERE DE L'AIR

8 Février 1938

L'évolution de la technique, la simple logique des faits assignaient à l'aviation une part de plus en plus importante dans les opérations de guerre, part qui pouvait être prépondérante au point d'amener la décision.

Les armes anciennes, je l'ai dit plus haut, s'inquiétaient de cette tendance, à la fois pour leur prestige et pour leur autorité. Elles étaient jalouses de conserver sous leur commandement l'aviation de coopération, de s'assurer le contrôle de son personnel et de son matériel.

Dès la création du Ministère de l'Air, la Marine réclama, et obtint, que l'aviation navale lui fut conservée. Du côté de la guerre, on ne pouvait pas élever pareille réclamation, puisque précisément, le Ministère de l'Air venait d'être créé pour alléger le département de la guerre, mais on ne cessa de manœuvrer pour restituer aux anciennes armes le contrôle de l'aviation. Poursuivies pendant plusieurs années, ces manœuvres aboutirent au décret du 21 janvier 1938 définissant la direction et la coordination du Ministre de la Défense Nationale.

Aux termes de ce décret, le Ministre de la Défense Nationale décidait, par approbation en dernier ressort:

des mesures relatives à la préparation et à l'emploi des forces armées;

des programmes d'armement, de constructions, de fabrications (il en suivait l'exécution); des demandes de crédits relatifs aux constructions et aux matériels neufs.

Il était secondé dans ces tâches par un comité permanent de la Défense Nationale, composé des chefs d'Etat-Major généraux de l'Armée de Terre, de la Marine et de l'Armée de l'Air.

Un article 4 prévoyait « en vue d'intensifier la production des matériels de guerre », la création, sous la présidence du Ministre de la Défense Nationale, assisté des Ministres de la Marine et de l'Air, d'un Comité composé du Secrétaire Général du Ministère de la Défense Nationale et de la Guerre, des directeurs des fabrications d'armement, des constructions navales, des constructions et de la production aéronautiques et des poudres.

Sous la forme discrète de l'approbation en dernier ressort, le décret plaçait donc le Ministre de l'Air sous la subordination du Ministre de la Défense Nationale, l'application du décret pouvant par ailleurs être élastique et mesurée. En revanche, sous le rapport si important des décisions à prendre, qui, on le verra, a toujours été le point faible du Ministère de l'Air, le décret ne conférait aucune force au Ministre approuvant en dernier ressort, puisqu'il le dotait d'un nouvel organe parlementaire destiné à multiplier les débats et à rendre inévitable l'ajournement des décisions.

J'ai déjà dit que je fus nommé membre de la Commission sénatoriale de l'Air à la fin de l'année 1937. Je rappelle ici cette date parce que c'est à partir de ce moment seulement que j'obtins des précisions suffisantes, des renseignements contrôlés sur l'état de notre aviation civile et militaire, que je pus constituer un dossier de plus en plus nourri pour mon action en vue de l'indispensable redressement de cette aviation.

Le 8 février 1938, analysant le décret du 21 janvier précédent, j'écrivis dans un journal parisien ce qui suit:

« C'est un fait d'expérience; pour bien connaître les êtres et les choses, il faut connaître leur passé.

« Le Ministère de l'Air s'est heurté, dès sa création, à l'hostilité, tantôt latente, tantôt déclarée, des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Colonies.

« On sait que la marine est parvenue la première à reconquérir « son » aviation et qu'elle a tenté de faire admettre — thèse pour le moins singulière en cette époque de concentration industrielle — qu'elle pourrait assurer elle-même ses fabrications aéronautiques.

« L'exemple de la marine devait obligatoirement être suivi. Il serait superflu de rappeler les campagnes de presse, les ouvrages « spécialisés », les rumeurs et les... imaginations qui se sont, si l'on peut s'exprimer ainsi, dressés contre un ministère, celui de l'Air, dont la jeunesse ne pouvait pas éviter certains tâtonnements.

« De multiples manœuvres, dont la plupart — c'est la règle en l'occurrence — restèrent « souterraines », parurent un moment, en 1936, provoquer la mise en tutelle du Ministère de l'Air. Mais l'énergique intervention du Ministre permit à ce Ministère de rester debout: elle empêcha en outre que la « coordination » ne fût poussée jusqu'à la « subordination » totale.

« La création du Ministère de la Défense Nationale. — Quoi qu'il en soit et s'il faut en croire certaines informations, il semble bien que lors de la formation de l'actuel gouvernement, le transfert de l'aéronautique civile aux travaux publics et le retour de l'armée de l'air au Ministère de la Guerre furent envisagés. Puis une « formule » nouvelle est apparue que le décret du 21 janvier 1938, dont nous parlerons plus loin, a consacrée.

« En même temps, dans la presse, devant le micro, dans les livres de « techniciens », des opinions très nombreuses s'exprimaient qui, toutes, dans une infinie variété de détails et d'arguments, parvenaient à cette même conclusion: nécessité de créer un Ministère de la Défense Nationale.

« D'aucuns envisageaient quatre sous-secrétariats d'Etat ou Ministères de « deuxième zone » : guerre, marine, air, fabrications de guerre, sous la direction et le contrôle du nouveau Ministre de la Défense Nationale. D'autres, comme le général Mordacq, dans son livre: « La défense nationale en danger », préconisaient un Ministère de l'Air uniquement chargé des fabrications aéronautiques et de l'aéronautique civile, et un Ministère de la Défense Nationale — armées de terre, de mer, de l'air — avec, à la rigueur, trois sous-secrétaires d'Etat, mais sans que l'armée de l'air pût être placée hors de la direction du Ministre de la Défense Nationale, toute autre direction pour cette armée ressortissant à un « crime contre la patrie ».

« La solution du 21 janvier 1938 n'a certainement pas été adoptée sans hésitations ni heurts que la presse et la radio n'ont pas manqué de « refléter ». Par un texte unique jusqu'à ce jour en ce qui concerne les principes — car il n'a pas été suivi des arrêtés d'exécution qu'il annonçait — elle attribue au Ministère de la Défense Nationale les droits essentiels suivants quant aux Ministères de la Marine et de l'Air:

« 1° Approbation en dernier ressort des mesures de préparation et emploi des forces armées, des programmes d'armement et de construction, des demandes de crédits pour matériels neufs;

« 2° Contre-seing des décrets de nomination des chefs d'état-major et des membres des conseils supérieurs;

« 3° Délégation de l'un des trois chefs d'état-major (en fait celui de la guerre) comme chef d'état-major général.

« Des missions peuvent être confiées directement au comité permanent de la défense nationale, aux trois chefs d'état-major et au secrétaire général du Ministère de la guerre. Ce dernier est placé à la tête d'un comité de production des matériels de guerre.

« En application de ce texte de principe, les attributions du chef d'état-major de la défense nationale, et celles-là seulement, ont fait l'objet d'un décret spécial de même date. Ces attributions comportent d'ailleurs, notamment en ce qui concerne la marine, une atténuation très nette du texte de principe. En effet, c'est seulement pour les armées de terre et de l'air que le chef d'état-major « coordonne les études concernant la préparation stratégique et les plans d'opérations et de mobilisation ». Ce n'est que dans certains cas fixés par le Ministre et pour certaines opérations, qu'une mission analogue peut être accordée en ce qui concerne la marine. On remarque en outre que là où le texte de principe dit « préparation et emploi des forces armées », le texte d'application dit plus modestement « coordination des études concernant la préparation stratégique ».

« Tout se passe donc comme s'il s'agissait d'une « règle de base » autorisant une très large subordination des Ministères de la Marine et de l'Air à celui de la Guerre, mais en même temps d'une application atténuée, nuancée, dosée et susceptible de donner au moins à titre transitoire une satisfaction aux « totalitaires » de la défense nationale comme aux partisans de l'autonomie des différents ministères.

« Bien que l'interprétation exacte des décrets qui précèdent soit en partie commandée par les arrêtés qui paraîtront ultérieurement, ces dispositions ont soulevé une vive émotion dans les milieux maritimes et font également l'objet de nombreux commentaires dans les milieux aéronautiques.

« Les buts à atteindre et les moyens d'y parvenir. — En résumé, s'il apparaît à tous souhaitable, indispensable que la défense nationale procède, en quelque manière, d'une « vue d'ensemble » fixant les buts à atteindre et déterminant les efforts adéquats, particulièrement les efforts financiers, la discussion reste ouverte — trop souvent esclave d'ailleurs des passions et des intérêts — sur les procédés, les méthodes de « réalisation ».

LE SABOTAGE

« On n'a pas oublié qu'un essai de Ministère « total » de la Défense Nationale fut fait en 1932; M. François Piétri, qui reçut ce portefeuille, a déclaré de la manière la plus formelle que la formule était impraticable. L'excessive centralisation exigeait un « sur-homme ». Au point de vue administratif notamment, elle avait entraîné la création de quatre secrétaires généraux, un chef et trois adjoints, sans résultats positifs.

« La bonne solution paraît donc être dans une coordination des efforts telle que chaque ministère conserve cependant une très large part d'autonomie et d'initiative. Un exemple entre autres: peut-on concevoir et proposer sérieusement que l'armée de l'air d'aujourd'hui, *a fortiori* celle de demain, soit « assimilée » à l'ancienne 12^e direction du Ministère de la Guerre?

« En définitive, de quoi s'agit-il? De permettre au futur généralissime — commandant en temps de guerre, sinon la totalité des armées, du moins la majeure partie d'entre elles — une action d'ensemble sur les grandes unités appelées à passer sous ses ordres en cas de conflit. Cette action porte principalement sur le choix, le dosage des matériels, sur la répartition des effectifs, sur la préparation stratégique. Elle implique un droit de regard, des possibilités de ventilation en matière de crédits correspondants. D'où certaines attributions spéciales du Ministère de la Défense Nationale, duquel dépend le généralissime.

« Le problème pourrait être résolu, du point de vue financier, dans le cadre de notre droit constitutionnel et dans le respect, tout au moins pour l'exécution, de l'initiative des ministres; il suffirait que les crédits de matériel neuf fussent désormais inscrits, sur la proposition des ministres intéressés, au seul budget du Ministère de la Défense Nationale. Ce ministère, secondé par le généralissime, aurait toutes facilités pour délimiter et « doser » l'effort financier, d'accord avec le Ministre des Finances, pour « répartir » rationnellement les crédits nécessaires. Le budget voté, on procéderait

DE NOTRE AVIATION

à des transferts, suivant une pratique courante, et les Ministères de la Marine et de l'Air retrouveraient ainsi la « plénitude » de leur initiative.

« Du point de vue purement militaire, il semble bien que le décret d'attributions du chef d'état-major a corrigé en partie ce qui, dans le texte de base, apparaissait nettement excessif. Mais les deux textes, cependant, subsistent. Or, les « mesures relatives à la préparation et à l'emploi des forces armées » qui, dans le texte de base, relèvent en dernier ressort du Ministère de la Défense Nationale, ne sont-elles pas de nature à justifier une action dans les détails qui non seulement priverait de toute initiative les Ministres de la Marine et de l'Air, mais qui, en outre, risquerait de se révéler pratiquement irréalisable? La préparation des forces ne comprend-elle pas la doctrine et la manœuvre qui en découle, non seulement à l'échelon des grandes unités, mais jusque dans l'unité élémentaire? N'apparaît-il pas que les techniques multiples et si complexes des armées modernes exigeraient, si l'on pénètre dans le détail, une centralisation que les Etats totalitaires, dont on invoque parfois l'exemple, n'ont jamais admise?

« **Problème de crédits.** — Il faut conclure: l'avenir de l'armée de l'air pose, certes, un problème de réorganisation. Mais il pose plus encore un problème de crédits.

« M. Guy La Chambre disposera sans aucun doute des moyens financiers indispensables à l'accomplissement de sa tâche.

« Nous espérons que, loin de laisser « minimiser » l'armée de l'air, il saura, au contraire, lui donner le développement qu'exigent impérieusement les nécessités de la défense nationale. »

LA VERITE SUR NOTRE AVIATION? OUI, MAIS RIEN QUE LA VERITE

Février, mars, avril 1938

Malheureusement, l'aviation restait l'objet des polémiques de parti, l'enjeu des manœuvres politiciennes. Nous avions beau nous limiter à l'énoncé de critiques pertinentes, à la suggestion de solutions efficaces: en face de nous se dressaient, verbe haut et souvent injurieux, ceux qui s'obstinaient, tantôt à brouiller les cartes, en mettant le public dans une fausse quiétude, tantôt à sacrifier la défense nationale à des intérêts particuliers, ceux enfin qui d'un cœur sans scrupule, mais le portefeuille confortablement gonflé, avaient accepté d'être les fossoyeurs de notre aviation.

C'est surtout dans les débats publics au cours de la discussion du budget, que les passions se donnaient libre cours, alors qu'une légère modification du règlement eut empêché ces excès. Des orateurs, venus de tous les points du pays et de l'Empire, se succédaient à la tribune, en abordant les questions les plus diverses et les plus contraïres.

Emplacement des usines, recrutement des officiers, fabrication des moteurs, organisation par région, nationalisation des usines, doctrine de l'armée de l'air, performances des avions étrangers, fabrication des cellules, amélioration des conditions d'existence des sous-officiers, emplacement de l'école de l'Air, droit syndical des ingénieurs, prépondérance de l'aviation de coopération, etc., tout était débattu pêle-mêle, mais passionnément.

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

27

Quand le débat s'élargissait en interpellation sur la politique générale ou sur la défense nationale, la confusion n'avait plus de limites. Toutes les techniques, toutes les théories militaires, tous les modes d'organisation, toutes les doctrines politiques, tout ce qui concernait l'Armée, la Marine, l'Air, les Colonies, était jeté dans le débat par des orateurs presque tous de vive intelligence, parfois pleins de talent, mais emportés par un besoin de tout dire qui leur faisait oublier le but à atteindre. L'effet obtenu en réalité était le suivant: le Ministre, à la fin des débats, montait à la tribune. Il déclarait, d'une manière vague, qu'il ne pouvait pas révéler les secrets de la Défense Nationale, mais que tous les orateurs s'étaient trompés. Il distribuait ensuite les éloges à l'héroïsme des officiers, à la science des ingénieurs, au dévouement des ouvriers, il proclamait, en terminant, sa confiance dans l'armée et dans les destins de la France. Après quoi un scrutin assurait au gouvernement une majorité de 400 voix contre 200, quand elle n'était pas de 500 contre 0 plus 100 abstentions.

J'estimais nécessaire en premier lieu d'arracher le problème de l'aviation à des discussions haineuses qui ne pouvaient que le rendre insoluble, de le ramener sur son véritable plan, celui de la technique et de l'intérêt national. J'estimais aussi qu'il fallait combattre au plus vite, non point le pessimisme objectif, mais le pessimisme sectaire, sous lequel certains politiciens, certains journalistes écrasaient une armée de l'air qu'il importait au contraire de ranimer, de revigorer. Enfin, je voulais en quelque sorte sonner le ralliement de tous les Français autour de leur armée aérienne dont je pressentais le « rôle capital pour la sécurité de la patrie ». C'est dans ce but que j'écrivis en février, mars et avril 1938, une série d'articles dont on trouvera ci-dessous les passages essentiels:

« Nos actes nous suivent. L'armée française de l'air était en 1934 trop « mal en point » pour qu'il fut matériellement possible de rattraper avec des crédits la-

suffisants, le temps perdu, de réparer toutes les erreurs commises.

« En 1936, le nombre d'avions modernes en service dans l'armée de l'air n'était que de quelques centaines parmi lesquels 230 avions légers et une centaine armés de canons, mais de canons inutilisables parce que leurs munitions n'existaient pas.

« Il n'y avait que douze groupes en état de remplir les missions de première urgence de l'aviation lourde. Les escadrilles de corps d'armée non employées en couverture étaient pratiquement incapables d'attaquer l'aviation ennemie sur les bases, et les escadrilles de corps d'armée de couverture étaient dotées des matériels de reconnaissance les plus anciens.

« Le stationnement de l'armée de l'air laissait à portée de l'ennemi la majeure partie des formations lourdes, imprudemment rassemblées dans la région de l'est, cependant que les escadres légères étaient éloignées des zones qu'elles étaient appelées à couvrir directement.

« L'armée de l'air, en 1936, n'était pas mobilisable. Le commandement n'en était pas organisé. La couverture aérienne du territoire n'était pas assurée.

« L'armée de l'air ne possédait aucune école pour la formation directe des officiers de son état-major.

« Le personnel n'était pas assez nombreux. Son recrutement restait difficile, son instruction liée à la capacité d'absorption des diverses écoles, capacité notoirement trop faible.

« A la fin de 1933 un programme avait été élaboré, le plan 1, qui comportait la création d'une flotte de 1.200 avions de guerre, soit 1.000 avions de première ligne, plus 20 % de volant de fonctionnement.

« De 1933 à 1936, aucun ministre de l'air n'avait envisagé, malgré les efforts poursuivis dans les autres

pays, un accroissement de ce programme. Bien plus, celui-ci n'était exécuté que dans la proportion de 60 % environ.

« J'ai rappelé le nombre des avions composant l'armée de l'air en 1936. Or, que construisait-on alors dans nos usines?

« Pour le bombardement par exemple, des « Potez 54 » et des « Bloch 200 » dont la vitesse était de 250 km. à l'heure.

« Tandis que l'Italie construisait les « Savoia 79 » (434 km.-heure), l'Angleterre des « Bristol Blenheim » (430 km.-heure), l'Allemagne des « Heinkel » (380 km.-heure).

« Ainsi notre aviation de bombardement souffrait-elle d'un retard de l'ordre de 150 km.-heure.

« Fait plus grave encore. En 1936, l'industrie aéronautique française subissait la désastreuse irrégularité des commandes qu'elle recevait du Ministère de l'Air.

« Tantôt un afflux de commandes obligeait les usines à d'onnereuses heures supplémentaires. Tantôt la pénurie des commandes les contraignait au chômage, désorganisant les centres industriels importants, disloquait les équipes de spécialistes, toujours difficiles à reconstituer.

« D'où rendement général médiocre, diminution de la capacité de production, augmentation du prix de revient des appareils.

« Quant à l'équipement des usines, il était à peu près inexistant.

« En 1936 — et parce que depuis deux ou trois ans l'habitude était prise d'épuiser au cours des premiers mois de l'année les crédits affectés à la fabrication des matériels de série — les caisses du Ministère de l'Air

30

LE SABOTAGE

étaient vides: il restait 43 millions pour alimenter en commandes l'industrie aéronautique jusqu'à la fin de l'année. Et de nombreuses usines n'ayant plus de travail, se préparaient à licencier 10 à 12.000 ouvriers. »



Si je m'étais étendu avec détail sur les erreurs du passé, ce n'était point par un vain plaisir d'énumération; avant tout, c'était pour montrer que des erreurs si nombreuses, si graves, ne pouvaient être réparées avec des crédits aussi insuffisants que l'étaient les crédits alloués.

Je voulais mettre en « évidence » ces deux vérités:

1° que le problème de l'armée de l'air était, pour une grande part, un problème de crédits;

2° que l'on venait seulement d'apercevoir — non point au Ministère de l'Air, mais dans certains milieux politiques et militaires — l'importance de ce problème.

En conséquence, je lançais un appel au public tout entier pour qu'il fit un effort de compréhension sur le rôle capital de l'aviation et que, cette compréhension, il l'affirmât par son assentiment aux crédits:

« A cette heure, il n'est pour tous nos compatriotes qu'un devoir: soutenir de leur confiance, de leur adhésion sans réserves, l'effort vigoureux que le Ministre de la Défense Nationale et le Ministre de l'Air accompliront pour que notre armée de l'air soit capable de remplir toutes les missions que lui assignera le destin.

« La leçon doit être partout et par tous comprise. Le rôle de l'armée de l'air pour la sécurité de la patrie est capital. L'aviation, dans les autres pays, progresse sans trêve. Il faut que la nôtre progresse sur le même rythme.

« M. le Président Daladier, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, M. Guy La Chambre, Ministre

DE NOTRE AVIATION

31

de l'Air, sauront prendre les mesures indispensables et obtenir les moyens nécessaires. Il leur faut des crédits. Le Parlement les a accordés ou les accordera. S'il s'agit d'accélérer la production, de réduire les délais qui séparent normalement la passation d'une commande et son exécution, la sortie d'un prototype et sa « traduction » en série, l'industrie aéronautique fera, je n'en doute pas, son devoir.

« Certaine de sauvegarder ainsi son indépendance et la paix, la nation unanime consentira tous les sacrifices qu'exige, en fonction des menaces extérieures, le rapide renforcement de notre armée de l'air. »

En précisant l'esprit dans lequel furent écrits ces articles, j'ai répondu par avance à ceux qui seraient tentés de me reprocher un optimisme excessif ou une confiance imprudente à l'égard des hommes que les événements devaient discréditer.

Du moins n'ai-je pas attendu ces événements — on le verra plus loin — pour placer ces hommes devant leurs responsabilités, et les confondre dans leurs affirmations. Ce n'était pas alors la première fois que les parlementaires recevaient des renseignements et des statistiques prenant avec la vérité des libertés plus qu'audacieuses, malgré leur caractère officiel. Je montrerai que ce ne fut pas non plus la dernière.

Il n'est pas inutile à ce propos de rappeler que le Parlement a toujours accordé les crédits demandés pour la défense nationale. Il est même arrivé que certains présidents de Commissions engageassent un Ministre de l'Air à réclamer des crédits plus importants. Mais comme ceux-ci n'étaient jamais épuisés, si paradoxal que cela paraisse, ils étaient en fin d'année régulièrement reportés sur l'exercice suivant.

**NOUS N'AVONS QU'UN MATERIEL
RIDICULEMENT, TRAGIQUEMENT INSUFFISANT**

Les jours passaient. Des événements formidables s'étaient produits.

Pourtant ni les ministres n'accomplissaient la tâche qui leur incombait, ni le renforcement de notre armée de l'air n'était réalisée. C'est en vain que, devant la Commission sénatoriale de l'Air, je signalais aux représentants du gouvernement mes inquiétudes croissantes, étayées par les renseignements de plus en plus abondants, édifiants, que je recevais d'ingénieurs, d'officiers qui voulaient bien m'honorer de leur confiance. On me répondait par des projets mirobolants — dont l'exécution ne connaissait que des reports successifs — ou par des déclarations dont le caractère rassurant tenait à des artifices oratoires plus qu'à des considérations techniques. Ou bien on s'efforçait de faire accroître que je poursuivais le ministre de je ne sais quel ressentiment personnel, ressentiment dont ce ministre eût été bien incapable de donner la moindre raison, mais que ses zéloteurs exploitaient avec d'autant plus de verve qu'ils ne l'expliquaient pas.

De plus en plus convaincu que la carence du Ministère de l'Air provenait moins du défaut de bonnes volontés que du vice des méthodes, il m'apparut nécessaire de faire le point.

Sans doute les discussions interminables des comités, des bureaux, des services techniques empêchaient d'aboutir à des décisions fermes relativement aux commandes de matériel, à la mise en train des fabrications.

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

33

Mais si l'on allait au fond du problème, on constatait que l'insuffisance de la production, insuffisance qui s'était révélée tragique, tenait avant tout à ce que le problème lui-même était mal posé.

A la base de tout l'appareil de production, il y avait cette difformité de structure: l'industrie aéronautique fonctionnait avec des frais généraux hors de proportion avec ses dépenses de salaires et de matières premières. Il convenait donc de réduire cet écart en augmentant le nombre des ouvriers. Seule d'ailleurs l'augmentation de la main-d'œuvre permettrait de réaliser les programmes de construction.

Je publiai donc dans un journal de Paris, les 20, 22 et 25 octobre 1938, trois articles formant un tout sous le titre général: « L'Aviation française ». Je les donne ici, séparés sous trois titres différents, pour en faciliter la lecture:

**Nos possibilités industrielles aéronautiques
actuelles sont insuffisantes**

20 Octobre 1938

La faiblesse, les carences de notre armée de l'air sont telles que l'opinion publique — et pas seulement en France — n'en ignore plus rien.

Je laisse à qui n'apercevrait point qu'il s'agit d'un problème quasiment vital pour la nation elle-même le malsain souci, la déplorable envie de satisfaire des rancunes ou des ambitions personnelles sur le dos, si j'ose dire, de notre aviation. Celle-ci n'a-t-elle point déjà trop souffert d'absurdes polémiques? Je pense que les préoccupations ou les opérations politiques seraient méprisables qui voudraient exploiter encore ses malheurs. Je n'entends attaquer ni défendre celui-ci ou celui-là. Je veux strictement aider à l'indispensable rénovation de la flotte aérienne de mon pays et je dis ceci:

Il ne s'agit plus de multiplier — qu'ils viennent du Ministre de l'Air ou de personnalités à des titres divers intéressées — les déclarations optimistes, les projets mirobolants. Il s'agit de fixer exactement, avec des chiffres, avec des preuves, le « point » où nous sommes, et de prendre les mesures, toutes les mesures qui sont capables d'opérer le redressement immédiatement nécessaire. J'ouvre d'ailleurs une parenthèse. On doit reconnaître que le Ministère de l'Air est sans doute l'un des plus difficiles. Parce qu'il est de création relativement récente. Parce qu'il ne dispose pas de cette expérience pratique, de cette force que donnent la continuité et la durée. Parce que les tâches qu'il doit accomplir sont immenses et délicates. Une première conclusion apparaît donc: c'est qu'il faut à la tête du Ministère de l'Air une personnalité qui joigne à un prestige, une autorité indiscutables, des qualités exceptionnelles d'organisateur et d'animateur.

Reprenons ma démonstration.

Je répète que les communiqués officiels, même nantis de la plus abondante et complaisante publicité, ne peuvent plus suffire. Il faut voir ce qui est. Ensuite ce que l'on peut et devra faire.

Je résume ici ce que les chefs militaires, les ingénieurs consultés dans les commissions parlementaires, les spécialistes des questions aéronautiques ont tour à tour révélé. **Nous possédons des équipages dont la maîtrise, le dévouement, l'héroïsme sont au-dessus de tout éloge. Nous n'avons qu'un matériel ridiculement, tragiquement insuffisant.**

Du 1^{er} janvier au 30 septembre 1938, nous avons « sorti » 300 avions environ.

Pour situer le mal, il n'est pas utile de chercher d'autres chiffres et nul ne contestera cela.

Or, si nous n'avons pas une aviation plus « satisfaisante » c'est parce que nous ne pouvons pas l'avoir.

Si nous ne pouvons pas l'avoir, c'est parce que le problème a été jusqu'ici mal posé.

Car c'est un problème de matériel et de personnel qu'il faut résoudre. On ne peut pas le résoudre dans les conditions et avec les méthodes actuelles. Je précise. Voici l'évaluation chiffrée de la fabrication aéronautique française correspondant à l'effectif de 40.000 ouvriers producteurs qui est celui de notre industrie.

Durée annuelle moyenne de travail (50 semaines à 40 heures)	2.000 heures
Salaire annuel par ouvrier (salaire horaire moyen: 11 frs. soit 12 fr. 50 pour la région parisienne et une diminution maximum de 18 % pour la province)	22.000 frs
Frais généraux d'usines et d'entreprises (175 % du salaire)	38.500 frs
Dépenses de matières (en moyenne 2/3 du salaire)	15.000 frs
Dépenses totales à la sortie de l'usine	75.500 frs

En ajoutant les taxes (qui représentent actuellement pour l'industrie aéronautique 14 % du prix de vente, à savoir : enregistrement : 1,65 %; retenues pour la caisse de décentralisation: 4 %; taxes à la production: 8,7 %) et un bénéfice industriel normal d'environ 10 %, on aperçoit qu'à un ouvrier de l'aéronautique travaillant normalement correspond une production annuelle de matériel de 100.000 francs, soit, pour 40.000 ouvriers, un total de 4 milliards.

Encore convient-il de remarquer que les « chiffres » qui précèdent sont les plus favorables pour le ministère puisqu'il y a eu en réalité moins de 40.000 ouvriers occupés au cours de l'année et qu'ils ont travaillé 1.700 ou 1.800 heures au lieu de 2.000.

Cependant, même les plus favorables, que signifient ces chiffres?

36

LE SABOTAGE

Ils signifient qu'il n'est pas possible à la France de construire le nombre d'avions dont elle a besoin.

Je remarque, en passant, que lorsqu'une production de 4 milliards s'exprime par 300 avions, elle met l'avion à un prix de revient tellement excessif que j'aime mieux laisser au lecteur le soin facile de l'établir.

Alors à quoi sert que le Ministre de l'Air établisse un programme de 2.600 avions utilisables en escadrilles au début de 1940, puisque ce programme est très au-dessus de nos possibilités industrielles aéronautiques actuelles — évaluées, on vient de le voir, à une production annuelle de matériel de 4 milliards?

N'est-ce pas une duperie puisque, techniquement, industriellement, il n'est pas possible de construire ces 2.600 avions, et la duperie ne s'aggrave-t-elle pas du fait que le programme de 2.600 avions est lui-même d'ores et déjà insuffisant?

La démonstration, je crois, est décisive. Le problème a été et reste mal posé. Ainsi est-ce en vain qu'au mois de mars dernier, le Parlement a mis à la disposition du Ministère de l'Air 17 milliards qui se sont ajoutés aux sommes précédemment votées. Parce que les possibilités industrielles n'ont pas été développées rationnellement et corrigées les mauvaises méthodes de travail, les dix mois de gestion de l'actuel Ministre de l'Air ont obtenu les résultats que l'on sait: production lamentable quant au nombre des avions sortis (deux avions par mois pendant quatre mois, une soixantaine en septembre y compris les autogyres, les Mureaux, etc...), avions au surplus trop chers, car au lieu de construire des appareils simples on fabrique par exemple des avions de chasse qui ont jusqu'à 110 cadrans ou manettes que le pilote aura à regarder ou à manœuvrer.

Et que l'on n'objecte pas que seule « la semaine de 40 heures » est responsable. S'il est vrai que le rendement « a baissé » depuis la nationalisation des usines

DE NOTRE AVIATION

37

aéronautiques, il est non moins exact que de nombreuses usines n'ont pas pu jusqu'à présent approvisionner 45 heures de travail par semaine.

Que l'on n'objecte pas davantage que la main-d'œuvre fait défaut. On trouverait aisément en France plus d'une usine, grande ou petite, qui souffre du chômage et qui pourrait collaborer à la production du matériel d'aviation (pièces détachées, etc...).

Quand on a nettement reconnu le mal, il faut indiquer les remèdes. Je dirai dans un prochain article comment les 2.600 avions du programme de M. le Ministre de l'Air pourraient être construits en une année.

Trop de contrôles, pas assez de responsabilités

22 Octobre 1938

J'ai, dans un précédent article, démontré que les actuelles possibilités industrielles de l'aéronautique françaises sont insuffisantes.

J'ai dit que les méthodes de travail, en ce qui concerne notre aviation, sont mauvaises. Je vais parler aujourd'hui des « obstacles » administratifs extravagants, invraisemblables, que rencontre la fabrication des avions.

Car cette fabrication est littéralement paralysée par une multitude de précautions, de consultations, de formalités, de contrôles.

Tel est le fait. Très regrettable en temps de paix. Mais catastrophique en période de tension internationale lorsque devraient « sortir » plusieurs centaines d'appareils chaque mois. Voici des précisions.

Programmes. — Les programmes de construction, préparés au point de vue tactique par l'état-major de l'armée de l'air, qui procède à une consultation de bureaux intérieurs, sont examinés par un comité du matériel, qui donne l'avis de la fabrication (direction technique) et celui de l'utilisation (direction du matériel, inspection technique). Ils sont étudiés ensuite par le Conseil supérieur de l'air où les départements de la guerre, de la marine et des colonies peuvent faire connaître leur point de vue. Les réunions se succèdent de commissions et de comités dans lesquels les discussions s'éternisent pour aboutir le plus souvent à des solutions transactionnelles qui donnent à chacun une partielle satisfaction.

Et l'on ne voit nulle part un responsable, un chef qui prenne, après s'être entouré des renseignements nécessaires, une décision rapide et définitive.

Etudes et prototypes. — Lorsqu'un programme a été, dans ces conditions, péniblement élaboré, les constructeurs en sont saisis et le transmettent à leurs bureaux d'études.

Les projets sont discutés et rediscutés; des commissions spéciales dites « CEPANA » (commissions d'essais pratiques des avions nouveaux) interviennent ainsi que parfois des intrigues.

Dans tous les cas, la construction du prototype est suivie en usine par le service technique, d'où contrôles innumérables, ce qui n'exclut pas hélas les malfaçons de la construction et déplace souvent les responsabilités. La construction s'accompagne d'ailleurs d'essais qui condamnent à recourir à des centres spéciaux. Alors se produisent, nombreuses et parfois contradictoires, des demandes de modification de l'appareil qui bousculent les calculs du constructeur, éparpillent les responsabilités et provoquent, en cas d'insuccès, d'inépuisables contestations. Et je ne parle pas des conflits qui peuvent déjà, à ce stade, surgir entre « l'avion » et le « moteur ».

Marchés de séries. — La procédure des marchés de séries, entamée le jour où un prototype a été définitivement accepté, est de celles qu'il est particulièrement indispensable d'abréger, en imposant les règles administratives habituelles à la fabrication des avions et des moteurs pendant tout le temps requis par la constitution de notre flotte aérienne.

L'établissement lui-même du marché exige actuellement des consultations trop nombreuses et trop longues: celle du service des marchés, pour les dispositions générales, celle du service technique pour les clauses techniques, celle du service des fabrications pour les délais et les prix, celle du service de l'armement pour l'armement. C'est ensuite la discussion des prix, toujours « laborieuse » avec le constructeur. Puis interviennent successivement la commission des marchés, le contrôle des dépenses engagées. Lorsque le constructeur tient enfin son marché, on voit réapparaître le service des fabrications dont le contrôle minutieux suit les moindres détails de la fabrication et renouvelle les « inconvénients » que j'ai signalés plus haut à propos des prototypes.

Chaque appareil est essayé en vol par les soins du constructeur puis par les soins du Ministère de l'Air. Ici encore se produisent des demandes de modifications jusqu'au dernier moment, jusqu'au jour où l'avion est convoyé dans un E.S.A. ou dans une formation, ce qui ne signifie pas qu'il est immédiatement apte à faire campagne puisqu'il doit être alors pourvu de toutes les « rechanges » et de tous les moyens de réparations nécessaires.

Conclusion. — Dans toute cette partie, purement administrative, de la fabrication des avions, se retrouve donc le grave défaut qui « sévit » également dans la partie technique.

Trop de commissions, comités, services et sous-services examinent successivement les questions. Il y a trop de contrôles et pas assez de responsabilités.

40

LE SABOTAGE

Il faut que le Ministre de l'Air, seul responsable des programmes — la coordination des états-majors suffit pour satisfaire les besoins particuliers de la guerre, de la marine, des colonies — fixe ces programmes *ne varietur* après une ou plusieurs conférences d'ensemble, c'est-à-dire réunissant tous les organes compétents.

Quant à la direction des fabrications, c'est autre chose, du moins à l'époque actuelle. Il s'agit là de réalisations « formidables » par leur masse, leur rapidité, leur nouveauté au regard du « potentiel » ancien des constructeurs. Le chef qui en a la charge doit assurer la répartition judicieuse des commandes, en se libérant le plus possible des formalités administratives. Il doit surveiller sans répit l'exécution, résoudre immédiatement les problèmes de matières premières, de main-d'œuvre, de trésorerie, d'outillage, s'attacher exclusivement à cette tâche énorme, se libérer de toute autre préoccupation.

Or, le Ministre de l'air est absorbé par un immense labeur. Il n'est pas possible de concevoir qu'il soit partout. D'autre part, un fonctionnaire, quelle que soit sa valeur, ne peut pas régler quotidiennement des problèmes qui, plus ou moins, mais invariablement, intéressent la politique gouvernementale.

Je résume mes conclusions.

Un Ministre de l'Air seul responsable des programmes.

Puis, à la tête de la direction des fabrications, un véritable chef pourvu de l'autorité nécessaire, des moyens indispensables.

Tels sont les remèdes que je suggère et qui doivent, avec ceux que j'indiquerai dans un troisième article, assurer la rénovation complète et rapide de notre armée de l'air.

DE NOTRE AVIATION

41

Mauvaises méthodes de travail, moyens imparfaits

25 Octobre 1938

On reconnaîtra sans doute que, strictement soucieux de l'indispensable rénovation de notre armée de l'air, je me suis et reste exclusivement placé sur le terrain des chiffres et des faits.

Les polémiques, qui se renouvellent à cette heure avec une ampleur inaccoutumée, les controverses partisans, les spéculations politiques ne parviendront pas à vaincre la crise de l'aviation française.

Et comment pourraient-elles la vaincre puisqu'elles l'ont, sinon provoquée, du moins aggravée?

Il est vraiment trop facile, autour et au sujet de cette crise, de faire de la stratégie électorale, de la littérature ou de l'esprit.

J'ai déjà noté ce qu'il convient de penser de ceux qui, « sur le dos de notre aviation » cherchent à satisfaire des rancunes ou des ambitions personnelles.

De quoi s'agit-il? De sauver, de « redresser » l'aviation, l'armée de l'air de la France. Il n'est pas deux routes, mais une seule, pour y parvenir.

« Diagnostiquer » lucidement, exactement, objectivement le mal, puis déterminer et appliquer les remèdes efficaces.

C'est à cela que je m'efforce, non point que j'aie dit tout ce qu'il y a à dire, que j'aie souligné toutes les « erreurs » auxquelles il importe de renoncer.

Mais je crois avoir mis en lumière les erreurs principales, les raisons essentielles de la faiblesse, de la misère de notre aviation.

A savoir:

42

LE SABOTAGE

les incapacités flagrantes de production de l'industrie aéronautique française en l'état actuel des choses;

la quasi-impuissance, la paralysie, en matière de production, et surtout de production rapide, qu'entraînent des procédures invraisemblables, des formalités administratives abusives.

Mauvaises méthodes de travail, moyens imparfaits, insuffisants: c'est ainsi qu'il faut « poser le problème » si vraiment on veut le résoudre. C'est avec cela qu'il faut d'abord en finir.

Je me suis expliqué sur les mauvaises méthodes de travail et sur les mesures susceptibles de les corriger.

Et voici comment on donnera à l'industrie aéronautique française les possibilités de production qui lui font actuellement défaut.



J'ai démontré qu'à l'effectif industriel de 40.000 ouvriers — celui dont dispose à cette heure notre industrie aéronautique — travaillant 40 heures par semaine ne peut correspondre qu'une production annuelle de matériel de 4 milliards, de très loin inférieure aux besoins de l'armée de l'air.

Si l'on veut arriver à une « sortie » annuelle de 2.600 avions — conformément au programme de M. le Ministre de l'Air et je répète que ce programme est d'ores et déjà largement insuffisant — il faut porter à 60.000 ouvriers producteurs l'effectif de notre industrie aéronautique.

Il est, en effet, permis de « répartir » ainsi le programme de 2.600 avions: 1.000 avions de chasse monomoteurs monoplaces, 800 bimoteurs légers bi ou triplaces, 450 multimoteurs bombardiers lourds, 350 avions divers (entraînement, école, travail, etc...).

Les prix actuels de ces appareils étant ce qu'ils sont, on peut prendre comme avion-unité (au point de vue du prix) le monomoteur de chasse, ce qui donne, pour

DE NOTRE AVIATION

43

le programme de 2.600 avions « réparti » comme je viens de l'indiquer, l'équivalent de 4.375 avions-unités.

L'avion-unité représente une valeur de matériel de 1.400.000 francs. Par conséquent le programme de 2.600 avions (soit 4.735 avions-unités) correspond à une production de plus de 6 milliards de francs, c'est-à-dire qu'il exige un effectif d'au moins 60.000 ouvriers producteurs, s'il doit être réalisé en une année.

60.000 ouvriers producteurs, auxquels il est nécessaire d'ajouter un effectif de 3 à 4.000 ouvriers pour l'inévitable fabrication de prototypes et un effectif de 30 à 35.000 ouvriers pour la fabrication des moteurs, des accessoires, des matériels d'armement nécessaires à la nouvelle flotte aérienne.

Si bien que c'est à 100.000 ouvriers producteurs au moins qu'il faut immédiatement porter l'effectif de notre industrie aéronautique, en augmentant parallèlement d'ailleurs les effectifs de spécialistes, de navigants, en bref de tout le personnel de l'aviation ainsi que le nombre d'usines et l'outillage nécessaires à leur équipement.

Le redressement, la rénovation de notre armée de l'air, dont personne ne conteste plus l'urgente nécessité, imposent en premier lieu cet accroissement des effectifs, sans lequel il est vain d'espérer une augmentation de la production.



Et maintenant, pour terminer, une brève remarque.

C'est le maréchal Goering, aviateur réputé, qui a « reconstruit » l'aviation allemande, et l'on sait ce qu'elle est.

C'est le maréchal Balbo, lui aussi grand aviateur, qui a « reconstruit » l'aviation italienne.

N'y a-t-il pas là deux éloquentes « expériences » dont il serait opportun d'utiliser la leçon?

**UN CURIEUX INCIDENT: JE DIS « 300.000 »,
LE MINISTRE: « 30.000 ».**

3 Décembre 1938

Quelques jours après la publication de ce troisième article, un incident invraisemblable mais vrai, me mit aux prises avec le Ministre de l'Air. Parlant devant la commission sénatoriale de l'air de la fabrication des deux avions « têtes de série » Lioré 45, je m'étais étonné des 300.000 heures de travail que cette fabrication exigeait. Non sans ironie, le Ministre avait soutenu que je me fourvoyais et que la fabrication des deux appareils précités ne demandait que 30.000 heures de travail.

Le démenti était catégorique. J'étais non moins certain de l'exactitude du « chiffre » que j'avais avancé. A ma prière, une enquête fut effectuée; non seulement elle justifia mon « chiffre », mais elle montra qu'il était encore... au-dessous de la réalité.

Je m'abstiens d'insister. On commence toutefois de comprendre beaucoup de choses incompréhensibles quand on apprend qu'un Ministre est capable de donner de tels démentis et de confondre 30.000 avec 300.000.

En tous cas, l'incident me conduisit à adresser au Ministre de l'Air la lettre suivante, datée du 3 décembre 1938, lettre qui fut communiquée à tous mes collègues de la commission:

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

45

Sénat

André MAROSELLI
Sénateur de la Haute-Saône

Paris, le 3 décembre 1938.

Monsieur le Ministre,

Vous comprendrez sans doute qu'il ne me plaise pas de rester sur le démenti que vous avez cru devoir opposer à mes déclarations devant la commission sénatoriale de l'air, et que je porte cette lettre à la connaissance de mes collègues au sein de cette commission.

Je ne doute pas de votre bonne foi. Par conséquent, et si surprenant que cela puisse paraître, ce sont vos informations qui sont inexactes. J'entends donc maintenir intégralement les miennes dont il vous sera possible de vérifier la « vérité ».

L'un des arguments essentiels de votre exposé fut que vous avez passé les commandes nécessaires pour l'achèvement, en 1940, de votre plan de 2.617 avions. Je vous ai répondu qu'il existe un abîme entre la passation des commandes et leur exécution, et j'ai pris pour exemple le cas des deux avions tête de série Lioré 45 qui sont en cours de fabrication.

J'ai précisé que pour la construction de ces deux avions, 300.000 heures et non 30.000 heures, comme vous avez eu l'imprudence de l'affirmer seront nécessaires. 250.000 heures environ ont déjà été employées pour cette construction. Et je mets sous vos yeux les chiffres suivants:

300.000 heures à 40 francs font 12.000.000 auxquels doivent s'ajouter 700.000 francs pour les matières premières, 1.400.000 pour les accessoires, ce qui porte la dépense totale et excessive à plus de 14.000.000 pour ces deux avions.

46

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

J'ai ajouté que ces avions ne pourront pas sortir au mois de mars. Que lorsque le Lioré sortira en série, son prix de revient — 60.000 heures de construction à 40 francs l'heure plus les accessoires et les matières premières — atteindra 4.000.000 et j'ai observé que cet avion coûte trop cher, que sa construction exige trop de temps.

Tous ces chiffres, je les maintiens — ma surprise reste grande que je doive les apprendre au Ministre de l'Air — et je maintiens les observations qui les complètent.

Je reprends, au surplus, les conclusions par lesquelles j'ai terminé notre controverse devant la Commission de l'air.

1° Je répète que vous ne pourrez pas assurer une sortie mensuelle de 200 appareils dès les premiers mois de 1939 avec votre organisation actuelle;

2° Je répète qu'il n'est pas possible, en raison de la rapidité avec laquelle évolue la situation internationale, d'attendre le printemps de 1940 pour que soit achevée la réalisation du plan de 2.617 avions;

3° Je répète que notre aviation devant être prête pour l'été 1939, il faut accroître la production aéronautique française par tous les moyens, ou bien acheter des avions à l'étranger;

4° Je répète enfin que je serais heureux de me tromper, car on ne doit jamais se féliciter d'avoir raison contre les responsables du destin de la Nation et que, si je me trompe — mais j'ai la certitude de ne pas me tromper — je serai le premier à vous rendre hommage.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

A. MAROSELLI

M. Guy La Chambre,
Ministre de l'Air, Paris.

LE GOUVERNEMENT NE VEUT PAS QUE JE L'INTERPELLE

4 Octobre 1938

Quand j'ai eu la conviction que, les événements se précipitant, notre aviation ne parviendrait pas, si l'on ne changeait pas de méthodes, à s'élever à la hauteur des missions qui lui seraient assignées, quand j'ai eu cette autre conviction que ni mon action à la Commission sénatoriale de l'air, ni mes articles n'obtiendraient le résultat que beaucoup de mes collègues, de mes lecteurs et moi-même en attendions, j'ai demandé (c'était en octobre 1938) à interpellier le Gouvernement.

Le Président du Conseil n'a pas voulu que mon interpellation fut discutée par le Sénat car, à son avis, un débat relatif à des questions de défense nationale ne pouvait être public. Etrange argument en vérité! Ce n'est point dans les débats parlementaires que les gouvernements étrangers ont l'habitude de cueillir des informations qu'ils n'ont aucune peine à se procurer par d'autres moyens. Mais il ne fallait pas que les Français connussent — ils étaient seuls à les ignorer — les anormales faiblesses de cette défense nationale qu'on leur affirmait puissante, assurée, prête à toutes les éventualités.

Mes protestations restèrent vaines. Il ne me fut pas permis de monter à la tribune du Sénat. Le chef du Gouvernement supportait d'ailleurs assez mal le contrôle de la Haute-Assemblée. C'est ainsi que M. Daniel-Vincent, Président de la Commission de l'Armée, se rendait souvent chez le Ministre de la Défense Nationale pour lui faire connaître les observations, les questions de la Commission de l'Armée; M. Daladier, le rece-

vant familièrement, lui disait pourtant de son ton bourru: « Que veulent-ils encore, tes vieux caïmans? »

L'interpellation ne pouvant avoir lieu, les trois Commissions de la Défense Nationale, dans l'inquiétude où elles étaient, se mirent alors d'accord pour demander à M. Daladier de venir au moins présenter ses explications devant les trois Commissions de la Défense Nationale (Guerre, Marine et Air) réunies en Comité secret.

La réunion eut lieu, les 8, 9 et 10 février 1939, à la salle de Brosse, ancienne prison du Luxembourg, transformée en chapelle quand le Palais fut affecté à la Chambre des Pairs. On y siège sous des peintures représentant les Quatre Evangélistes, devant une toile de fond où rutille le trône de l'Apocalypse, entouré de son chœur de vieillards. C'est, après la Salle des Séances et la Salle des Conférences, la salle la plus grande du Sénat.

Elle n'avait jamais connu telle affluence, tant l'événement paraissait d'importance. Non seulement les membres des trois Commissions de la Guerre, de la Marine et de l'Air s'y étaient réunis, mais les membres des Commissions des Finances et des Affaires Etrangères s'étaient joints à leurs collègues.

Au banc du Gouvernement se trouvaient Daladier, ouvert, confiant, le Ministre de la Marine Campinchi, aujourd'hui décédé, jovial et bon garçon, et le Ministre de l'Air, Guy La Chambre, élégant, l'air satisfait d'un homme qui n'a jamais eu à lutter pour surmonter les difficultés.

Daladier fit, sur la Défense Nationale, un exposé général optimiste, qui, par son imprécision, répondait mal aux inquiétudes de l'Assemblée. La discordance apparut aussitôt dans les interventions des Commissaires. Sans se départir de la courtoisie d'usage au Sénat, leur ton fut empreint d'une vivacité, parfois d'une véhémence inaccoutumées dans cette enceinte.

M. Laurent-Eynac, rapporteur de la Commission de l'Air, présenta le premier ses observations particulières

ment documentées et pertinentes sur l'ensemble du problème aéronautique. M. Delthil, du Tarn-et-Garonne, demanda au Ministre de ne pas hésiter, s'il l'estimait nécessaire, à réquisitionner les grandes usines d'automobiles comme Citroën et Renault.

M. Reibel, ancien Ministre, se plaignit avec amertume de l'insuffisance de la D.C.A. Daladier l'apaisa par l'assurance que les canons de 90 contre-avions allaient sortir: promesse illusoire, comme beaucoup d'autres, car ces canons n'ont jamais vu le jour.

M. de la Grange déplora à son tour l'insuffisance du matériel.

Je protestai moi-même dans un exposé où je dénonçais l'absence d'autorité, de coordination dans la répartition des commandes; les contrôles abusifs permettant d'interrompre à tout moment les fabrications; les discussions interminables et sans résultats des Comités compétents; les changements continuels en cours de fabrication; le défaut d'études pour les moteurs, dont l'effet était que le moteur français le plus puissant développait 860 CV tandis que le moteur allemand en développait 1440; la complication excessive des équipements; l'insuffisance de l'armement; l'insuffisance aussi du personnel.

Je soulignai qu'en général, le prix de revient des avions était trop élevé, aussi bien en ce qui concernait les appareils que les accessoires.

Je citai des faits particulièrement scandaleux, mettant sous une lumière crue l'incohérence des autorités responsables; la fabrication des hélices métalliques que l'on continuait d'après les calculs établis en 1918 pour des hélices en bois; l'achat du canon long Oerlikon, dont on savait que le recul cassait les ailes des appareils, et pour lequel, par ailleurs, il n'existait pas de munitions.

Je réclamai, comme indispensable à tout redressement, la réduction des parloles des Comités, un effort d'homogénéité, et surtout la désignation de personnes responsables.

On lira ci-dessous le texte de mon exposé.

**Devant le Comité secret des Commissions
sénatoriales de défense nationale**

8, 9, 10 Février 1939

La situation de notre armée de l'air émeut, chacun le sait, l'opinion elle-même. Le débat actuel doit nous permettre de savoir dans quelle mesure cette émotion est justifiée. Il ne s'agit d'instruire le procès de personne. Je suis prêt, quant à moi, à rendre hommage à la bonne volonté de Monsieur le Ministre de l'Air. Mais il sera sans doute le premier à reconnaître notre infériorité relative au regard des aviations étrangères et, spécialement de l'aviation allemande. Pourquoi cette infériorité? Comment est-il possible d'y porter remède dans le plus bref délai? N'y a-t-il pas une question de méthode, une question d'organisation, une question administrative, technique, industrielle, à examiner d'un peu près? C'est sur ces points que je désire appeler l'attention de mes collègues et du Ministre lui-même.

Une première constatation brutale. L'Allemagne possède 5.000 avions modernes, l'Italie près de 2.000. Nous en avons 230. L'Allemagne sort 600 à 700 avions modernes par mois, l'Angleterre 300; nous en avons sorti à peine 14 en moyenne par mois, c'est-à-dire 160 pendant l'année 1938 (déclarations de M. de la Grange).

Le 23 février 1938, devant les Commissions sénatoriales de la Défense Nationale, M. le Ministre de l'Air a fait des déclarations qu'il me paraît indispensable de reprendre.

Vous nous avez dit, Monsieur le Ministre, que trois appareils seulement, dont les prototypes avaient terminé leurs essais, étaient commandables en série: le Morane 405, le Léo 45, le Potez 63. Selon vous, tous les autres appareils étaient surclassés, et vous avez ajouté: « Si nous voulions nous contenter de faire une polli-

tique de satisfaction, de façade, c'est-à-dire de porter la cadence de sortie des avions de 40 à 80 par mois, et de 500 à 1.200 par an, je répondrais: OUI. Dans le cadre du potentiel actuel, ce n'est qu'une question de crédits. Mais si l'on veut faire une politique qui soit aussi qualitative, c'est autre chose. Pour savoir dans quelle mesure on peut suivre cette politique, il faut savoir quel est le potentiel actuellement applicable à la construction des trois matériels dont je parlais tout à l'heure et qui sont les seuls sur lesquels nous puissions porter notre effort puisqu'ils sont les seuls à correspondre aux besoins de l'état-major. Ainsi, passant pour ainsi dire de la méthode du façonnier à la méthode de la grande série, nous aurons peut-être là le moyen de corriger le retard de notre construction aéronautique. »

Prenant la parole après M. le Ministre de l'Air, ce même 23 février 1938, M. Laurent-Eynac précisait: « A la fin de l'année, nous aurons 300 appareils, notamment le Morane 405 (nous en aurons un peu plus de 50) des matériels modernes comme ceux qui ont déjà été commandés, des Potez 63, appareils de combat, et, je pense, dans l'ordre du bombardement, des appareils comme le Lioré ou l'Amiot. »

Je note enfin dans un rapport de M. de la Grange, fait en décembre 1937, les prévisions suivantes: « A la fin de 1938, l'Allemagne disposera de plus de 4.300 appareils faisant plus de 400 km. à l'heure, auxquels la France ne pourra opposer que 300 avions. »

Nous sommes au début de 1939, l'Allemagne dispose de 5.000 avions modernes. La France n'en a pas 230. M. de la Grange a reconnu que ses prévisions concernant notre aviation ne se sont pas réalisées, malgré la réorganisation qui a été effectuée et les milliards qui ont été dépensés en 1938. Nous avons 230 avions au lieu de 1.200.

Le plan V comportait la construction de 2.617 avions représentant en réalité 4.607 appareils (compte tenu des cellules et des moteurs de rechange), 2.617 appareils dont la première tranche devait être prête en avril 1939, et la seconde en avril 1940. C'est donc 1.200 avions de guerre (soit 2.400 avec les unités de rechange) que nous devrions avoir dans quelques semaines, et nous n'en avons pas 230, qui ne sont pas tous encore dans nos formations militaires. Et tandis que le rythme des sorties devait être accéléré au cours des derniers mois de 1938, il n'est sorti, pendant cette période, qu'une moyenne de 40 avions par mois.

En novembre 1938, 40 avions de guerre et 68 appareils surclassés. En décembre 1938, 39 avions de guerre et 35 ou 36 appareils surclassés. Nous sommes loin des sorties mensuelles de 200 appareils que vous nous aviez promises pour les premiers mois de 1939. Je note en passant que, pendant le dernier mois de la guerre, en 1918, la France a produit 3.800 avions.

La vérité, Monsieur le Ministre, c'est que pour les appareils dont vous m'affirmiez en février 1938 qu'ils étaient seuls commandables en série (certains avaient d'ailleurs été commandés avant votre arrivée au Ministère de l'Air) il n'a pas été possible d'accélérer leur fabrication en série. Pourquoi? Parce que l'incapacité de production de l'industrie aéronautique française est flagrante, en l'état actuel des choses, et que cet état, vous l'avez peu amélioré.

J'ai démontré que l'effectif industriel étant en 1938 de 40.000 ouvriers producteurs, la production annuelle normale de matériel ne peut être que de l'ordre de 4 milliards, c'est-à-dire de beaucoup inférieure à la réalisation du programme de 2.617 avions.

Mauvaises méthodes administratives et techniques. — En outre, cette incapacité de production est aggravée par les mauvaises méthodes administratives et techniques. Le désordre de la production s'ajoute au désordre de l'administration.

Dans la distribution du travail, dans la répartition des commandes, aucune autorité supérieure ne se manifeste, aucun organisme coordinateur n'apparaît. L'incohérence est souveraine.

L'organisation des services paraît être faite pour faciliter tous les arrêts de fabrication, d'études, d'expériences. Le moindre agent peut interrompre des essais ou des constructions en rendant compte à ses chefs des motifs de cette interruption. Une commission doit alors se réunir pour décider — quelques semaines ou quelques mois plus tard — la remise en route.

Et les résultats? En 1929, un avion de chasse était construit en 3.500 heures. Aujourd'hui, 20.000 heures sont nécessaires, sans compter le moteur ni l'hélice. Mais voici, singulièrement édifiante, la carrière, si j'ose dire, d'un de nos avions modernes: le Ié-o 45.

En mai et en novembre 1937, on commande deux exemplaires de cet avion, puis vingt en novembre 1937, vingt autres en mai 1938, cent enfin — mais avec six mois de retard — en juin 1938. Il s'agit de cent avions qui, commandés seulement en juin 1938, ne pourront pas sortir à la date prévue. En septembre dernier, on a décidé sans doute parce que le retard de la commande n'était pas suffisant, de changer les moteurs de cet appareil. Changement vraisemblablement heureux, mais que l'on aurait bien dû faire plus tôt, car il entraînera d'autres modifications (tubulures, etc...). Et les avions que l'on attendait pour mars 1939 sortiront quand ils pourront. Telle est, à l'heure actuelle, la situation de notre matériel aéronautique. Qu'il s'agisse des cellules ou des moteurs, des accessoires ou des équipements.

Les moteurs. — Et pour les moteurs, notamment, existe-t-il une liaison sérieuse entre les services des moteurs et les services des planeurs? Un exemple: le service des moteurs homologue au banc d'essai un type de moteur. Des commandes sont passées. L'installation de ce moteur sur un avion demande des années d'études. Quand le constructeur du planeur a suivi les instruc-

tions qui lui ont été données, exécuté les aménagements qui lui ont été imposés, on s'aperçoit que le moteur chauffe sans remède. Il ne reste qu'à recommencer l'essai d'un autre moteur et les études indispensables à son utilisation sur un avion. Au surplus, aucune concurrence ne permet aux moteurs français de réaliser des progrès comparables à ceux des cellules. On a pu légitimement affirmer que si l'aviation française disposait des moteurs de série américains ou allemands, ses appareils de chasse et de bombardement seraient plus rapides que les appareils allemands. Mais au moteur allemand qui développe 1.440 CV correspond un moteur français qui développe 860 CV. Le plus récent moteur français de 14 cylindres en étoile ne développe que 1.080 CV. Un moteur de cette cylindrée devrait fournir près de 1.400 CV.

Les hélices. — Pour les hélices, et sans parler de la répartition plus judicieuse qui pourrait être faite des commandes entre les diverses maisons de fabrication, il convient de remarquer que l'on se sert encore pour la construction des hélices en métal de calculs faits en 1918 pour des hélices en bois. Alors, dans la plupart des cas, les hélices métalliques lourdes provoquent des vibrations. Ainsi la production des hélices en France est-elle contrariée par des méthodes de calculs désuètes, des difficultés d'approvisionnement et de fabrication, par des prix de revient trop élevés. Détail supplémentaire mais suggestif : on fabrique 4 ou 5 hélices par jour en France, 400 en Allemagne avec les réparations.

Les accessoires et les équipements. — Leur industrie restée libre n'est pas en mesure de suivre une accélération dans la construction des appareils. Le contrôle des accessoires fabriqués est insuffisant. L'indécision, pour ne pas dire plus, préside trop souvent au choix de l'équipement d'un avion déterminé. L'étude de l'équipement ne suit pas l'étude de l'appareil lui-même, et c'est ainsi que pour tel avion prêt à sortir on en est encore à établir dans les bureaux d'études

le plan de son équipement. Les équipements sont trop compliqués. Dans certains avions de chasse le pilote doit parfois surveiller ou manœuvrer 110 cadrans et manettes ou robinets. Dans un avion gros porteur, quatre voies de communication sont à la disposition de l'équipage en plus d'un couloir d'intercommunication. Par contre, l'équipement d'autres avions est incomplet, les rend inaptes à leur mission, notamment aux fortes altitudes. Enfin les prix des accessoires sont trop élevés : sur un bimoteur de moyen tonnage on compte actuellement 6 à 700.000 francs d'accessoires, non compris bien entendu les moteurs. On objectera sans doute que ces imperfections, ces lacunes, ces carences, résultent d'un outillage insuffisant et qu'un gros effort a été entrepris pour doter l'industrie aéronautique française d'un outillage adéquat. M. le Ministre de l'Air a récemment, devant le Sénat, fait état de cet effort qui se traduit par une dépense de 2 milliards et doit porter ses premiers fruits pour les sorties du printemps prochain. (Les usines non nationales toutefois n'ont pas reçu d'outillage, à l'exception de Breguet). Je voudrais partager l'optimisme de M. le Ministre de l'Air. Cependant, je dois observer que cet effort, qui devait nous faire passer du stade artisanal au stade de la fabrication en série ne paraît pas très rationnel. C'est un fait que les séries d'avions ont rarement dépassé le chiffre de 1.000 appareils. L'outillage trop spécialisé pour chaque série d'avions est-il payant ? L'emploi d'un outillage très cher ne coûterait-il pas plus cher encore que son achat ?

L'armement de nos avions. — D'autre part, n'êtes-vous pas averti, M. le Ministre, de l'état lamentable de notre armement aérien ? J'ai eu la curiosité d'interroger un spécialiste. Il m'a répondu : « L'armement de nos avions avec des canons ? Peu ou pas. On envisage de monter des mitrailleuses. Des munitions pour ces canons ? Néant. Il faudrait en acheter à l'étranger. » Cependant voici des renseignements précis. Un seul canon d'avion était autorisé : le canon Oerlikon long. Malheureusement, par son recul très fort, ce canon cas-

sait les ailes des appareils sur lesquels il était monté. Il existe un canon court dont le recul n'était plus dangereux et qui conservait une puissance de tir satisfaisante. Mais on refuse ce canon court. En octobre 1938, Oerlikon offre 400 canons longs; on abandonne les négociations. On les reprend en décembre, on passe une commande urgente. Trop tard. Les canons sont vendus. D'autre part, en trois années d'études le service des armements n'est pas parvenu à créer pour tel canon d'avion les munitions nécessaires!

Les prix de revient. — Je voudrais aussi dire quelques mots de la gabegie que trop souvent on observe en matière de prix de revient et en matière de contrôles. On sait que le bénéfice accordé au constructeur est proportionnel au prix de revient de l'appareil construit, et que les constructeurs sont invités ainsi à majorer ce prix. Alors les crédits engagés sont habituellement dépassés, parfois de 50 %. On en arrive à payer 100 francs pièce de modestes boulons. A payer un jeu de carénage complet (jambes et roues) aussi cher qu'une voiture automobile 6 CV de série. A payer un compte-tours infiniment plus cher, toutes proportions gardées, dans l'aéronautique que dans l'automobile. A payer plus de 4 millions un avion dont le prix de revient devait être de 1.800.000 francs.

Il faut donc que les prix de revient soient surveillés plus sévèrement. Comment expliquer, d'autre part, sinon par l'incohérence, le fait que les usines nationalisées ont obtenu pour les travaux en régie, les réparations d'avions, des prix plus élevés de 10 % que ceux qui sont accordés aux usines libres? Que des ingénieurs S.F.A. des usines nationalisées doublent le contrôle exercé par des ingénieurs S.F.A. de l'Etat? Mais je ne veux pas prolonger ces observations. Elles suffisent à prouver que des erreurs administratives et techniques multiples et lourdes empêchent l'essor de notre aviation.

La question du personnel. — J'en arrive, Messieurs, ce sera la dernière partie d'un exposé qui, certainement, abuse de votre bienveillante attention mais qui devait s'efforcer d'être aussi complet que possible, à la question du personnel.

Avec la même conviction qui m'a fait réclamer un important accroissement du personnel producteur, je réclame un accroissement des effectifs navigants.

En 1938, l'effectif total de notre armée de l'air atteignait 54.000 hommes. Le plan V prévoit que cet effectif atteindra environ 80.000 hommes. Or, comment n'a-t-on pas aperçu que cette augmentation est bien tardive puisqu'il faut encore plus de temps pour former des pilotes et des spécialistes que pour construire des avions? A cette demande: « Avons-nous des pilotes, des chefs de bord, des radios, des mécaniciens » on a récemment répondu: « Oui, s'il s'agit de faire voler un millier d'appareils datant de 1930; non cent fois non, s'il s'agit, au contraire, d'utiliser 5.000 bolides de 1939. »

En effet, la formation d'un pilote (ou d'un mécanicien) est lente et délicate. Il faut qu'il soit capable de faire de l'acrobatie, du pilotage sans visibilité, de voler la nuit, de piloter des appareils différents, difficiles. L'apprentissage exige non seulement l'enthousiasme, l'héroïsme dont tous nos soldats, qu'ils soient de terre, de mer, de l'air, ont à revendre, mais du temps, de la patience, un travail méthodique et continu.

Que nous ayons demain 2.000, 3.000, 5.000 avions, qu'importe si nous n'avons pas un personnel suffisant et capable de les utiliser! Il faut compter 1.000 heures de vol avant de pouvoir piloter un avion moderne, et nous n'avons pas 2.000 pilotes. Et il ne faut pas seulement des pilotes. Il faut des navigateurs, des radios, des canonnières ou des mitrailleurs, des mécaniciens. Il faut des hommes et des sous-officiers, des officiers et des états-majors.

Or, tout cela, on ne l'improvise pas.

Notre aviation est une aviation de miséreux. — Messieurs, je vais conclure. J'ai tenté de mettre en lumière le mal, les maux plus exactement, qui font notre aviation ce qu'elle est. Une aviation que l'on a dite de milliardaires, en ne pensant qu'aux milliards qu'elle nous a coûtés. Une aviation que je prétends de miséreux, en n'envisageant que les forces dont elle dispose. Car s'il est exact que nous dépensons des milliards pour notre aviation, il est non moins exact que, pratiquement, nous n'avons pas l'aviation qu'il nous faut. Il est temps d'en finir avec les méthodes dont l'illustration la plus belle se trouve dans cette lettre que le service des fabrications aéronautiques rédigea le 29 septembre 1938 — la veille de Munich — et qui demandait, pour que la mobilisation industrielle pût porter son plein effet, de constituer dans les usines un bureau — un de plus — de mobilisation!

Il est temps, en bref, que l'on cesse de nous ruiner pour une œuvre décevante sur des bases périmees.

Ce que l'industrie automobile française, dont il serait superflu de faire l'éloge, réalise, l'industrie aéronautique doit et peut le réaliser. La France a des savants, des soldats, des ingénieurs, des travailleurs qui ne le cèdent en rien à ceux des autres nations. Elle peut être fière de son armée de terre et de sa marine. Il faut que son armée de l'air ne soit plus pour elle un affront et une angoisse. Il faut que les divers services qui sont à l'heure actuelle comme des Etats dans l'Etat composent à l'avenir une synergie véritablement créatrice.

Il faut discipliner et simplifier les programmes, les contrôles, les études, les essais, les appareils, les diverses constructions et les procédures qui s'étendent abusivement entre la décision et l'exécution, entre la passation des commandes et la sortie des avions.

Il faut moins de comités, de sous-comités, de bureaux, de commissions qui tantôt s'ignorent, tantôt se chevauchent, se démentent et finalement s'annulent, mais plus de responsables et surtout plus d'homogénéité, plus de

continuité dans l'indispensable action commune. Il faut plus de compétence et moins d'instabilité aux postes où l'on ordonne, dirige ou choisit. Il faut enfin plus de probité ou, si l'on préfère, moins de laisser-aller aux divers stades de financement de l'armée de l'air. Il faut que l'on militarise le personnel des services techniques d'Etat et des arsenaux; que l'on développe au maximum les bureaux d'études et les usines dans l'industrie nationalisée ou libre; que l'on donne au matériel aérien la priorité dans l'utilisation des matières premières indispensables; que l'on porte à 100.000 ouvriers producteurs au moins l'effectif de notre industrie aéronautique; que l'on prescrive le travail par équipe en vue d'obtenir dès maintenant la production maximum.

Nous sommes entrés dans une année cruciale. — Je m'excuse d'avoir apporté quelque véhémence dans ce débat du reste impersonnel. Si le climat de l'Europe nous rassurait, nous pourrions envisager l'avenir sans trouble de conscience car nous savons bien que notre pays est capable de redresser les situations les plus périlleuses. Mais le temps nous presse. Sans exagérer les périls qui nous menacent, je peux dire cependant que nous sommes entrés dans une année cruciale. Je souhaite comme vous tous et comme le pays tout entier que le pire nous soit épargné. Mais s'il est vrai que gouverner c'est prévoir, c'est le pire que nous devons envisager, non pour nous y résigner, mais pour nous protéger éventuellement contre lui. J'ai dit mes appréhensions et mes craintes. Je serais heureux de recevoir de M. le Ministre des apaisements. S'ils me sont donnés, ce sera pour moi le témoignage que mon intervention n'est pas inutile.

Un ordre du jour qui n'est pas retenu

On a remarqué que mon exposé traitait toutes les questions dont l'ensemble composait alors le problème de notre aviation.

60

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

A l'issue du débat, je soumis au Comité secret l'ordre du jour suivant:

« Les commissions sénatoriales de la Défense Nationale:

« Soucieuses de donner à la France l'armée de l'air qui lui est nécessaire pour préserver la sécurité nationale et pour défendre la paix à laquelle le pays est indéfectiblement attaché,

« Estiment que, pour créer cette armée de l'air, un changement complet doit être effectué dans les méthodes qui jusqu'ici n'ont fait qu'imposer à la nation des sacrifices considérables sans résultats correspondants;

« Et décident qu'une commission de contrôle sera chargée d'établir sur la situation actuelle de notre aviation un rapport qui servira de base au redressement qu'il faut accomplir de toute urgence dans le domaine aérien. »

Il ne semble pas que les explications objectives que j'avais données, les précisions qui les illustraient et qui n'avaient pas manqué d'émouvoir vivement un très grand nombre de mes collègues, pussent recevoir une sanction autre que celle qui se trouvait inscrite dans mon ordre du jour. Cet ordre du jour ne fut pas retenu.

Cependant il fut tenu compte de mes observations dans l'ordre du jour qui clôtura la séance.

UN ARTICLE QU'AUCUN JOURNAL N'ACCEPTA DE PUBLIER:

ON NE SORT PAS ASSEZ D'AVIONS EN FRANCE, TELLE EST LA VERITE!

Février 1939

Tandis qu'au nom de la Défense Nationale, on me refusait la parole en séance publique à la tribune du Sénat, le Ministère de l'Air s'efforçait à détruire l'impression considérable produite sur la plupart des membres de la Haute-Assemblée par mon exposé devant le Comité secret.

Les journalistes officiels du boulevard Victor entreprirent une campagne de presse pour établir que sans doute tout n'allait pas pour le mieux dans le meilleur des ciels, mais qu'au fond rien n'allait aussi mal que je l'avais prétendu.

Je rédigeai aussitôt une mise au point, qui, j'en suis persuadé, devait couper court à cette campagne impudente. L'idée en était résumée par le titre: **On ne sort pas assez d'avions en France, telle est la vérité.** Je réclamaï la construction de 350 appareils par mois, je proclamais la nécessité de tripler au moins la production. Je reconnaissais par ailleurs l'utilité des achats d'avions à l'étranger, mais je relevais leurs inconvénients, et surtout je soulignais que ces achats n'étaient pas une solution: la solution devait être trouvée en France.

Aucune rédaction ne consentit à publier cet article. Il paraît donc aujourd'hui avec plus de deux ans de retard, à titre de document, intéressant au moins en ceci qu'aucun journal à l'époque, pour des raisons que chacun devine, ne voulut l'insérer.

**On ne sort pas assez d'avions en France
telle est la vérité**

« Un débat public sur l'aviation, à la tribune du Parlement serait, paraît-il, dangereux pour la sécurité nationale.

« Alors on réunit des comités secrets.

« Et puis notamment dans un journal du soir, des collaborateurs officieux du boulevard Victor publient des renseignements qu'il n'était pas possible, disait-on, de porter à la tribune sans compromettre les intérêts supérieurs du pays; ils publient des précisions plus « larges » et plus « complètes » que celles qui furent fournies aux comités secrets.

« N'est-ce point refuser à ceux-ci le minimum d'égards auxquels ils ont droit? N'est-ce pas en outre se moquer un peu de l'opinion publique?

« Car il y a d'une part ce qu'écrivent les « officieux » et de l'autre les faits.

« On affirme par exemple que la « production de nos avions est en février 1939 de l'ordre de la production de janvier 1933, soit de **94 avions de guerre** ».

« Je réponds: « Si l'on ne tient pas compte des Curtiss achetés en Amérique et des 27 Potez 63 qui ne sont pas pourvus d'hélices, **il n'est sorti en février 1939 que 44 avions de guerre, 44 avions utilisables** ».

« Certes il est également sorti 48 avions d'entraînement (Henriot, Romano, Simoun, etc...). Mettons-nous d'accord une fois pour toutes sur les chiffres et les définitions. Les services du Ministère de l'Air ne manquent jamais, dans leurs statistiques de production, d'ajouter aux sorties d'avions de guerre celle d'avions surclassés. L'avion de guerre est celui qui, bombardier, fait plus de 400 km. à l'heure et, chasseur, plus de 500 km. à l'heure. Il faudrait tout de même cesser de jouer sur les mots. La guerre d'Espagne a prouvé que la D.C.A. moderne est telle qu'aucun appareil n'échappe à ses

coups s'il ne fait pas au moins 350 km. à l'heure. Pourquoi donc, quand on parle de nos sorties d'avions, s'obstine-t-on à retenir des appareils qui ne sont et ne peuvent pas être des avions de guerre?

« Il est vrai que, pour mieux étayer l'optimisme des « officieux » les chiffres inexacts s'accompagnent de promesses réconfortantes.

« On nous avait promis que notre production aéronautique serait de 200 avions par mois au printemps 1939. J'ai tout de suite observé que le printemps ne prenant fin qu'au 21 juin, le pays devait se réarmer, sinon d'avions, du moins... de patience.

« Maintenant on nous promet des sorties mensuelles de 300 appareils pour... la fin de l'été. Bientôt sans doute on nous promettra des sorties mensuelles de 400 appareils... pour la fin de l'hiver. L'art des reports successifs a des ressources infinies. Et les avions-papier, plus faciles à construire que les avions réels, ont pour notre impatience des sollicitudes exceptionnelles.

« Mais n'achète-t-on pas des avions à l'étranger? C'est exact et l'on a bien fait. Encore faut-il savoir si tels ou tels de ces avions ont ou n'ont pas des hélices à très mauvais pas variable, si leur équipement est à refaire, s'ils sont armés de mitrailleuses étrangères qui cassent les longerons des appareils, ont des commandes électriques trop courtes, ne sont pas au point pour le tir.

« Là cependant n'est pas l'« essentiel » de la question. Je répète qu'il fallait acheter des avions à l'étranger, mais que, pour autant, le problème n'est pas résolu. C'est en France qu'il faut chercher et trouver la solution de la crise de notre aviation.

« Pour rattraper notre retard, nous devrions sortir au moins 350 avions de guerre par mois. Notre production aéronautique devrait être, sans plus tarder, doublée ou triplée.

« En bref, le rythme de nos sorties d'avions reste dangereusement insuffisant.

« Tel est le fait. Telle est la vérité. »

**FAUT-IL DESIGNER UN HAUT-COMMISSAIRE
A L'ARMEMENT AERIEN?**

6 Février 1939

J'avais eu plus de chance avec l'article suivant où je soulignais également la déficience de notre production aéronautique, les ajournements incessants dont elle avait à souffrir et où je réclamaï une action énergique, radicale, due à l'impulsion d'un chef responsable:

« M. Guy La Chambre a cru devoir affirmer, soit à la tribune des assemblées parlementaires, soit dans les communiqués de presse, le vigoureux redressement de l'aviation française.

« Or, au même moment où les confidences de M. le Ministre de l'air reçoivent la publicité la plus abondante, le gouvernement s'émeut du tort considérable que porterait à notre défense nationale un débat public, devant le Sénat ou la Chambre des Députés.

« Pourtant les statistiques, les bilans, les révélations ont droit au « grand jour » quand il s'agit d'établir la vérité.

« Au vrai les nations étrangères n'ignorent rien de la situation de notre aviation. Les scrupules de M. Guy La Chambre sont donc superflus. Mais ce que les adversaires de notre pays ne savent pas, c'est que notre industrie aéronautique, dûment réorganisée, serait en mesure de réaliser en très peu de temps ce que la sécurité nationale attend d'elle.

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

65

« Cette réorganisation n'a pas besoin de mots.

« Or, M. Guy La Chambre est Ministre de l'Air depuis plus d'un an. Il n'a su mériter que des brevets de successifs reports.

« En février 1938, M. Guy La Chambre a dit en substance aux commissions sénatoriales de la Défense Nationale ceci: « Je vous promets que, dès l'été prochain (1938), le rythme des sorties d'avions sera progressivement accéléré afin d'atteindre *dès les premiers jours de l'année 1939* une cadence mensuelle de 200 appareils de guerre modernes. »

« La commission sénatoriale de l'air, à la fin du mois de novembre 1938, a réentendu M. Guy La Chambre qui a renouvelé ses promesses. Toutefois, il n'était plus question de sortir 200 avions par mois dès les premiers jours de l'année 1939, mais seulement dès les premiers mois de cette année.

« J'ouvre une parenthèse. C'est à ce moment que j'ai — par une lettre adressée à mes collègues de la commission de l'air et reproduite par la presse — mis en garde M. Guy La Chambre contre ses promesses à terme plus éloigné, et pourtant imprudentes. J'ai démontré qu'il n'était pas possible, avec l'organisation actuelle de la production, de sortir 200 avions par mois. Et j'ai, à l'appui de ma démonstration, invoqué les commandes d'avions passées à l'étranger. Commandes elles aussi trop tardives et qui sont en tout cas un aven d'impuissance.

« Ce sont donc les faits et non tels ou tels hommes qui condamnent l'expérience en cours.

« Je reviens aux reports dont M. le Ministre de l'Air s'est fait une spécialité.

« M. Guy La Chambre a, le mois précédent, dans une déclaration publique, reparlé de la sortie mensuelle de 200 appareils — chiffre « fatidique » — qu'il avait promise, en février 1938, pour les premiers mois de

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

1939. Et le mois dernier, M. Guy La Chambre, s'accordant de nouveaux délais, a promis cette sortie pour le printemps prochain.

« Je remarque en passant que le printemps prend fin le 21 juin et que nous pouvons ainsi nous réarmer de patience.

« Au surplus, mardi, devant la Chambre des Députés, M. Guy La Chambre a tenu à « souligner » que la production a été en janvier 1939 de près de 100 appareils, ce qui marque, s'il faut l'en croire, le magnifique redressement de notre aviation nationale.

« Assez, je vous en prie, de ces reports désespérants. Vaut-il ou non, apercevoir en haut lieu que, pour que notre armée de l'air rattrape son retard et que le programme contenu dans le plan V soit réalisé, il faut sortir chaque mois au moins 350 appareils?

« Impossible? Je rappelle que la France, en octobre 1918, a sorti près de 4.000 avions.

« Notre industrie aéronautique n'est en décadence, malgré les nombreux milliards qui ont été dépensés, que parce qu'elle est mal dirigée. Notre industrie automobile n'est-elle pas l'une des meilleures du monde?

« Ce qu'il faut, et je n'ai pas cessé de le réclamer — je l'ai écrit dès 1936 — c'est que l'on mette à la tête de la production aéronautique, un capitaine d'industrie, un conducteur d'hommes. Alors on n'aura pas à attendre longtemps les résultats. »

J'ECRIS AU PRESIDENT DU CONSEIL:

**« LE DESASTRE, S'IL Y AVAIT LA GUERRE,
SERAIT PROMIS A NOTRE AVIATION
TELLE QU'ELLE EST »**

17 Avril 1939

Que pouvais-je faire, puisque ni mon action parlementaire, ni mes articles ne parvenaient à ouvrir des yeux qui ne voulaient pas voir et puisque, de surcroît, on ne me permettait pas d'alerter du haut de la tribune du Sénat, l'opinion publique française?

De plus en plus alarmé par ce que me disaient, preuves en mains, des représentants qualifiés de l'industrie aéronautique et de l'armée de l'air sur la détresse de notre aviation, écœuré par l'incurie apparemment inguérissable des dirigeants directement responsables et par les manœuvres derrière lesquelles ils abritaient et masquaient leur déplorable gestion, alarmé, dis-je, écœuré, mais non découragé, je résolus de saisir personnellement le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale, de cette incurie et de cette détresse. Et, le 17 avril 1939, je lui écrivis ce qui suit (à ma lettre étaient jointes deux notes sur les « sorties d'avions en février et en mars 1939 »):

68

LE SABOTAGE

Sénat

André MAROSELLI
Sénateur de la Haute-Saône

Paris, le 17 avril 1939.

Monsieur le Président,

« Je n'ai certes pas besoin de préciser ou de justifier les raisons qui commandent cette lettre. Elles sont dans l'inquiétude sans cesse aggravée que m'inspirent l'état de notre armée de l'air et l'inconcevable et persistante misère de notre production aéronautique.

Il ne me paraît pas vraisemblable que vous soyez très exactement renseigné sur ces deux points, car vous n'accepteriez certainement pas une telle situation.

J'oublie, car je ne veux pas polémiquer, les promesses qui avaient été faites aux commissions parlementaires. Il devait sortir, dès « les premiers jours de cette année, 200 appareils de guerre par mois », mais je vous demande si vous connaissez les chiffres de nos sorties d'avions en février et mars 1939.

En février 1939, il est sorti 48 avions d'entraînement et seulement 44 avions de guerre utilisables, si l'on ne tient pas compte des 27 Potez 63 qui ne sont pas pourvus d'hélices et des 20 Curtiss achetés en Amérique (voir notes jointes donnant la répartition par catégorie).

En mars 1939, il est sorti 93 avions, comprenant 38 Potez 63, toujours dépourvus d'hélices, 20 Curtiss et seulement 35 autres avions utilisables.

71 avions en février, dont 44 utilisables;

73 avions en mars, dont 35 seulement utilisables.

Vous a-t-on dit, en outre, que dans les formations de notre armée de l'air, un nombre considérable d'appareils, par suite de réparations, de carences diverses, seraient incapables de prendre l'air dès l'ouverture d'un conflit?

DE NOTRE AVIATION

69

Vous a-t-on dit que notre armée de l'air ne possède pas, à l'heure actuelle, une seule escadrille d'avions de bombardement modernes?

Cependant, ne seriez-vous pas, au double titre de Président du Conseil et de Ministre de la Défense Nationale, le premier responsable du désastre qui, s'il y avait la guerre, serait promis à notre aviation telle qu'elle est?

Telle qu'elle est, malgré les milliards dépensés, malgré les décrets-lois qui permettaient au gouvernement d'effectuer la radicale, rapide, complète réorganisation dont la nécessité est apparue, hélas, il y a bien longtemps, mais que l'on n'a pas faite. Au cours de son voyage en Allemagne, le général Vuillemin a visité une usine d'aviation qui, sur une lande inculte et déserte, loin de toute agglomération importante, avait été construite en huit mois, et fabriquait un avion par jour, c'est-à-dire autant ou presque que l'ensemble de nos usines!

Singulière et désespérante confrontation! On n'a voulu chez nous ni entendre les avertissements lucides, ni retenir les suggestions pertinentes. On a plus ou moins étouffé, en leur prêtant des inspirations partisans ou des ambitions égoïstes, les voix qui dénonçaient le mal et apportaient le remède. Et la crise de notre aviation persiste, tandis que les dangers de guerre augmentent. Vous ne voudrez pas que ce fait, tragique et scandaleux, se prolonge. On oublierait vite l'œuvre que vous avez accomplie au Ministère de la Guerre pour assurer la sécurité du pays si des événements trop « prévisibles » annulaient cette œuvre, compromettaient cette sécurité parce que le gouvernement dont vous êtes le chef n'aurait pas su donner à la France l'armée de l'air qu'il lui fallait.

Le devoir et l'amitié m'ont dicté cette lettre. J'espère que vous lui réserverez, dans l'intérêt du pays, le sort qu'elle mérite.

70

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma sympathie respectueusement dévouée.

Monsieur Edouard Daladier,
Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale
et de la Guerre. — Paris.

NOTES JOINTES :

Fabrication française pour le mois de février 1939

Avions de guerre.		Avions d'entraînement.	
Morane 406	20	Hanriot 182	11
Potez 63	27	Romano 82	0
Bloch 210	2	Socland	7
Bloch 131	22	Simoun	19
	—	Aviation populaire ..	11
	71		48

Si l'on retranche les 27 Potez 63 (non pourvus d'hélices), il n'a été sorti que 44 avions utilisables.

Fabrication française pour le mois de mars 1939

Avions de guerre.		Avions d'entraînement.	
Morane 406	22	Hanriot 182	25
Bloch 151	1	Romano 82	9
Bloch 131	12	Goeland	6
Potez 63	38	Simoun	33
	—	Aviation populaire ..	5
	73		78

Si l'on retranche les 38 Potez 63 (non pourvus d'hélices), il n'a été sorti que 35 avions utilisables.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL ERGOTE
SUR DES CHIFFRES PREALABLEMENT
« ARRANGES »

20 Avril 1939

J'avais écrit cette lettre au Président du Conseil en termes objectifs, mesurés, mais sous l'empire d'une émotion profonde: l'émotion d'un patriote sincère, voyant des tempêtes monter à l'horizon, et sentant son pays doublement menacé par son impréparation volontaire; l'émotion aussi toute simple d'un honnête homme, révolté par l'inutilité des sacrifices des contribuables, tant de milliards n'ayant été finalement octroyés au Ministère de l'Air que pour aller se perdre dans un gouffre sans nom, ou pour le profit de quelques poches, celles-ci parfaitement, quoique discrètement définies.

Sans doute, mon émotion ne perçait-elle pas, autant que je le croyais, à travers mes lignes. En effet, la réponse que je reçus ne fut qu'un « relevé sec et froid » de comptable tâtillon, contestant la valeur d'un bilan sous prétexte qu'un encaissement effectué à telle date y figure à la date de la veille ou à celle du lendemain. Mais je laisse au lecteur le soin de juger cette réponse:

Ministère de la Défense Nationale
et de la Guerre

Pie-I N° 3

République Française

Section de la Défense Nationale
N° 397 D. N.

Prière de rappeler dans la réponse le timbre
et le N° ci-dessus.

Paris, le 20 avril 1939.

Monsieur le Sénateur,

J'ai bien reçu votre lettre et vous pouvez être assuré que j'approuve pleinement les sentiments de patrio-

tisme qui vous l'ont inspirée. Dès sa réception, j'ai communiqué vos chiffres au Ministère de l'Air et j'ai fait procéder aux vérifications nécessaires. Je vous adresse en toute confiance la réponse suivante qui m'a été faite, en ajoutant que je vous recevrai très volontiers, ainsi d'ailleurs que le Ministre de l'Air, si les chiffres que je vous transmets vous paraissent inexacts ou contestables.

1° Sorties mensuelles des mois de février et mars. — Les chiffres que vous m'avez communiqués semblent avoir été empruntés à un document intérieur au Ministère de l'Air (état des avions acceptés en réception par le centre de réception des aéronefs de série).

Il convient de remarquer d'abord que ce document ne totalise pas tous les avions sortis d'usine tant pour l'armée de l'air que pour la marine. De plus, il représente une opération comptable beaucoup plus liée aux circonstances atmosphériques (difficultés des réceptions en vol) qu'aux cadences de sortie d'usine.

Sous cette double réserve:

— pour février: les chiffres donnés par votre lettre du 17 avril sont conformes à l'état du centre de réception;

— pour mars: ils sont conformes à ce même état, mais arrêté à la date du 26 mars, c'est-à-dire une semaine avant la fin du mois;

— par contre, ils sont très inférieurs aux chiffres du même état arrêté à la date du 31 mars.

Les états comparatifs ci-joints font ressortir ces différences.

2° Déficit des hélices pour Potez 63. — Il est exact qu'à un moment donné les cellules et moteurs de Potez 63 sont sortis plus rapidement que les hélices à pas variable, destinées aux avions de ce type.

Afin d'éviter l'embouteillage des usines et par conséquent un arrêt des chaînes de production, une quarantaine d'avions Potez 63 ont été réceptionnés avec des hélices à pas fixe.

Actuellement la production des hélices suit celle des cellules; elle la dépassera sous peu, ce qui permettra de doter, dans un délai assez court, tous les Potez 63 d'hélices à pas variable.

3° Proportion des indisponibles dans les formations de l'armée de l'air. — La proportion des indisponibilités ne dépasse pas celle admise à la suite d'une longue expérience (25 à 30 %) elle est même excellente pour les matériels du plan V, puisque pour certains types d'avions, elle varie de 10 à 15 %.

4° Production en aviation de bombardement moderne. — L'effort a surtout porté depuis le mois de septembre 1938 sur l'avion Bloch 131.

Pour ce type d'appareils, le chiffre des sorties atteint 109 avions équipant six groupes (12 escadrilles).

Tels sont les renseignements qui me sont donnés et que je vous serais obligé de bien vouloir examiner.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma haute considération.

E. DALADIER.

Monsieur André Maroselli,
Sénateur de la Haute-Saône.

FEVRIER

	Etat joint à votre lettre du 17 Avril 1939	Etat du centre de réception arrêté à la date du 1 ^{er} Mars	Etats mensuels officiels	
			Avions sortant d'usine	Avions pris en compte
Morane 406	20	20	20	23
Potez 630-31 . . .	27	27	28	26
Bloch 131	22	22	26	24
Bloch 210	2	2	3	3
Bloch 151	0	0	4	0
Bréguet 690	0	0	1	0

74

LE SABOTAGE.

MARS

	Etat joint à votre lettre du 17 Avril 1939	Etat du contre de réception arrêté à la date du 26 Mars	Etat du contre de réception arrêté à la date du 1 ^{er} Avril	Etats mensuels officiels	
				Serment à l'usine	Prix en compte
Morane 406	22	22	34	31	31
Potez 630-31-33 . .	38	38	49	45	40
Bloch 131	12	12	22	19	18
Bloch 151	1	1	2	1	1
Bloch 210			1		
Lioré 45				1	
Breguet 490					

Le Ministre de l'Air, auquel j'avais adressé une copie de ma lettre au Président du Conseil, me fit à la date du 24 avril 1939, la brève réponse que voici :

Ministère de l'Air, République Française.
Le Ministre.

Paris, le 24 avril 1939.

Monsieur le Sénateur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la copie de votre lettre du 17 avril à M. le Président du Conseil, relative à l'état de notre production aéronautique.

Je ne puis à cet égard que me référer à la réponse qui vous a été faite par le Président Daladier à la date du 20 avril. Cette réponse a été établie au vu des documents dont il avait bien voulu me demander communication en suite à votre intervention; documents que j'ai moi-même soumis à l'examen de M. le Président du Sénat.

Appréciant par ailleurs le souci que vous avez marqué en cette occasion d'éviter toute polémique et com-

DE NOTRE AVIATION

75

prenant votre désir très légitime d'être complètement éclairé sur cette question à raison de l'importance capitale qu'elle revêt au point de vue de notre défense nationale, je suis tout disposé à vous recevoir et à vous fournir toutes précisions sur les chiffres réels de notre production.

Je puis dès maintenant, vous indiquer que celle-ci, pour les quatre premiers mois de l'année en cours, est supérieure aux prévisions que j'avais fournies aux trois commissions de défense nationale dans leur séance commune du 7 février 1939.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma haute considération.

G. LA CHAMBRE.

Monsieur André Maroselli,
Sénateur de la Haute-Saône.

J'ajoute que M. Jeanneney, Président du Sénat, avait reçu le double de la lettre adressée à M. le Président du Conseil. Il avait aussitôt envoyé au chef du Gouvernement une lettre où il soulignait la gravité de mes renseignements et faisait connaître sa propre inquiétude. Le Président du Conseil pria le Ministre de l'Air de se rendre auprès du Président du Sénat pour le tranquilliser, mais celui-ci n'y parvint pas et reçut de M. Jeanneney des admonestations sévères.

**JE REPETE AU PRESIDENT DU CONSEIL
« MES INQUIETUDES RESTENT ENTIERES »**

3 Mai 1939

Je ne pouvais pas, on le conçoit, me satisfaire de l'argumentation sans consistance par laquelle le Président du Conseil tentait de calmer mes appréhensions. Surtout, je ne pus admettre l'argument déduit de la construction de l'avion de bombardement Bloch 131. Cet avion ne faisant pas 250 kilomètres à l'heure était absolument insuffisant comme appareil de bombardement, tous les avions d'une vitesse inférieure à 350 kilomètres ayant été abattus au cours de la guerre d'Espagne.

Le 3 mai 1939, je fis parvenir au chef du Gouvernement, ainsi qu'à M. le Ministre de l'Air, cette nouvelle lettre:

Sénat

3 mai 1939.

Monsieur le Président,

Je vous remercie de la lettre N° 397 D.N. que vous avez bien voulu m'adresser le 20 avril et de l'état relatif aux sorties d'avions en février et mars 1939 qui lui était joint.

Le 24 avril, M. le Ministre de l'Air a, de son côté, répondu à la lettre que je vous avais envoyée le 17 avril. Je lui envoie aujourd'hui une nouvelle lettre dont je vous prie de trouver ci-dessous la copie.

Il ne m'est pas possible, vous le comprendrez sans doute, de discuter « par correspondance » les statis-

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

77

tiques, les chiffres, les renseignements que vous m'avez communiqués.

Mais, en attendant l'examen contradictoire que vous me proposez, et auquel je suis prêt, je voudrais présenter quelques observations:

1° Je note que les chiffres que je vous ai fournis au sujet des sorties du mois de février sont exacts.

2° Que les chiffres que j'ai fournis au sujet des sorties du mois de mars sont exactement les mêmes que ceux de votre « état du centre de réception » arrêté à la date du 26 mars.

Si donc vous aboutissez à fin mars, à une production de 34 Morane 406, 48 Potez 63 et 22 Bloch 131, il faudrait en conclure qu'en cinq jours ouvrables les usines Bloch notamment ont presque doublé les sorties des trois semaines précédentes, tandis que les usines Morane auraient elles-mêmes, de leur côté, produit en ces cinq jours plus de la moitié des sorties effectuées durant les trois premières semaines. Il y a donc là un point qui mériterait sans doute quelque éclaircissement.

3° J'enregistre que vous confirmez mes informations relatives aux retards de sorties d'hélices à pas variable; c'est-à-dire que vous reconnaissez implicitement que les trois quarts des Potez 63 qui sont sortis sont pratiquement immobilisés dans les hangars.

4° Je répète que, pour fixer exactement les proportions des indisponibilités dans les formations de l'armée de l'air, il conviendrait, non de s'en tenir à des statistiques, mais de provoquer inopinément une alerte dans une formation et de compter les avions qui seraient immédiatement capables de prendre l'air et de remplir leur mission complètement équipés (armement, photo, radio, etc...).

5° Au sujet de la production en avions de bombardement modernes, à savoir des Bloch 131 qui équiperaient

78

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

actuellement six groupes (12 escadrilles), je remarque que la vitesse de croisière des Bloch 131 est de 250 kilomètres à l'heure. Or, le général Vuillemin a déclaré que l'on avait acquis, au cours de la guerre d'Espagne, la certitude que des avions n'ayant pas une vitesse minimum de 350 kilomètres à l'heure seraient infailliblement abattus par la D.C.A. Je maintiens par conséquent que notre armée de l'air n'est pas équipée en avions de bombardement modernes.

6° Je relève dans le tableau que vous avez joint à votre lettre que l'état du centre de réception mentionne plus d'appareils réceptionnés à la date du 1^{er} avril qu'il n'en est sorti de l'usine (34 Morane 406, 48 Potez 630, 22 Bloch 131, contre 31 Morane 406, 45 Potez 630 et 19 Bloch 131). Faut-il en conclure que les statistiques peuvent prêter à différentes interprétations?

Ainsi demeurent entières les inquiétudes dont je vous ai fait part dans ma lettre du 17 avril. Je serais heureux qu'elles pussent bientôt et enfin disparaître. Mais, comment serais-je rassuré quand je me rappelle les promesses faites par M. le Ministre de l'Air, lorsqu'il a établi le plan V, et lorsqu'il est venu devant les commissions sénatoriales, au début de 1938, puis devant la commission sénatoriale de l'air en novembre 1938, promesses aux termes desquelles 4.800 avions devaient être prêts, moitié au printemps 1939, moitié au printemps 1940, promesses qui devaient nous assurer à cette heure 2.400 avions alors que nous n'en avons que 430, qui se répartissaient ainsi au 9 avril:

- 186 Potez 630,
- 116 Morane 406,
- 123 Bloch 131,
- 4 Bloch 151,
- 1 Lioré 415.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, etc...

La lettre qu'on vient de lire ne reçut pas de réponse.

LA GUERRE ECLATE
LA DETRESSE DE NOTRE AVIATION EMPIRE

12 Octobre 1939

Quelques mois plus tard, dans les conditions que l'on sait, la guerre éclata. Une fois l'événement produit, nous n'avions plus les uns et les autres qu'un devoir: mettre sans réserve, sans arrière-pensée toutes nos forces au service de la Patrie. Ancien combattant de la guerre 1914-1918, invalide de guerre, décoré de la Légion d'Honneur pour faits de guerre, lieutenant-Colonel de réserve de l'armée de l'air, je m'attachai — j'espérais encore que ce serait avec fruit — à continuer la campagne menée depuis si longtemps pour que mon pays disposât de l'armée de l'air qui lui était plus que jamais nécessaire.

Les hostilités étant engagées, je me disais qu'on allait en finir avec les comédies qui jusque-là nous avaient privés de l'aviation militaire que nous aurions dû posséder. Hélas, j'aperçus bientôt que la guerre elle-même n'avait rien changé ni dans l'esprit, ni dans les méthodes de certains de nos dirigeants.

C'est ainsi que des milliers d'ouvriers spécialistes furent mobilisés aux Armées, ce qui fit baisser la production dans des proportions désastreuses.

La commission sénatoriale de l'air avait continué de se réunir et suivait avec l'attention la plus vigilante la situation et les préparatifs de notre armée de l'air.

Le Ministre de l'Air était régulièrement représenté à ses séances. Son délégué fut d'abord le colonel Gigodot, dont le passage n'a laissé que le souvenir d'un militaire courtois et discret. En revanche, son successeur, le commandant Lanxade, était un garçon très entreprenant;

80

LE SABOTAGE

sa grande préoccupation était d'obtenir le vote d'ordres du jour favorables au Ministre; sa complaisance allait jusqu'à en préparer la rédaction.

Ces réunions qui avaient lieu dans le local de la commission de la marine, étaient habituellement dirigées par son Président M. Bénazet, patriote sincère, désireux sans aucun doute de donner à la Défense Nationale les armes nécessaires, mais par ailleurs porté au compromis, sans énergie contre les résistances et les coalitions des bureaux.

Dans ces réunions, comme il est d'usage au Sénat, le ton des discussions restait toujours d'une courtoisie parfaite. Les divisions politiques ne jouaient aucun rôle dans cette enceinte. Qu'ils fussent inscrits à l'Union Républicaine ou à la Gauche Démocratique, les Sénateurs se considéraient uniquement là comme représentants de la France et si leur impartialité se trouvait parfois déviée, c'était par l'effet si humain des amitiés personnelles et non par celui de l'esprit de parti. Cependant, telle était la gravité du sujet que, dans une atmosphère aussi sereine, des remous se produisaient au cours des discussions; elles devenaient parfois houleuses, sans cesser d'ailleurs d'être correctes.

A chaque réunion, j'intervenais avec ardeur pour appeler l'attention sur les faiblesses de l'armée aérienne, les déficiences dans la production. Mes renseignements m'étaient fournis de première main par une équipe d'ingénieurs de l'aviation, qu'inspirait uniquement le patriotisme. Leur exactitude a reçu plus tard une confirmation éclatante par le rapport de l'Inspecteur Général, rapport où le chef de l'armée de l'air dressa le bilan de la bataille aérienne. J'avais dit au Sénat que nous ne possédions que 583 avions de chasse modernes; le Général Vuillemin en dénombra 580.

Plusieurs de mes collègues me soutenaient vigoureusement dans mes efforts, intervenant à chaque réunion pour appeler l'attention du Ministre, le presser avec insistance d'activer enfin la production. Entre autres, je dois citer M. Laurent-Eynac, ancien Ministre de l'Air; celui-ci était devenu un technicien au fait de tous les

DE NOTRE AVIATION

81

détails. Ses rapports, toujours pertinents, exposaient des points de vue se rapprochant des miens. Comme moi il menait une campagne ardente pour l'aviation offensive.

Cinq semaines après l'ouverture des hostilités, le Ministre de l'Air se présenta devant la Commission pour lui faire une communication. Son exposé, richement documenté, concluait avec optimisme. Il opposait des affirmations catégoriques aux preuves que je détenais moi-même et que j'avais en vain tenté de faire connaître dans cet article qu'aucun journal n'avait voulu publier. La parole d'un Ministre, quand elle s'appuie sur des chiffres, trouve habituellement créance. On le croit renseigné à bonne source, de façon sûre et complète. L'exposé de M. Guy la Chambre fit donc impression sur la Commission. Néanmoins le fait que ses affirmations les plus importantes étaient mises au futur ne manqua pas d'inquiéter plusieurs de mes collègues. En somme elles ne venaient que répéter, sous une forme plus décidée, des promesses maintes fois entendues, jamais réalisées. La Commission en fut loin d'être unanime à partager cet optimisme.

Guy la Chambre fut d'ailleurs soutenu par plusieurs membres de la Commission, abusés par ses déclarations comme il l'était lui-même par celles de ses services. Le plus ardent parmi eux, était M. Bellanger, sénateur d'Ille-et-Vilaine, département dont M. Guy la Chambre était également député. Je citerai encore M. Monsacré, de l'Aube, mobilisé quelque temps après comme capitaine dans l'aviation, mais qui continuait d'assister régulièrement à nos réunions.

En d'autres circonstances M. Farjon, du Pas-de-Calais, s'était montré très préoccupé par la situation lamentable de la production aéronautique. M. Emile Roussel, de l'Aisne, exprimait en un langage d'une fine ironie les mêmes critiques et les mêmes craintes.

Après cette séance, où le Ministre avait dû subir de ma part et de plusieurs de mes collègues, des critiques sévères, des adjurations éraues, quel ne fut pas notre étonnement de lire dans un journal un communiqué

annonçant tout simplement que la Commission sénatoriale de l'Air avait complimenté le Ministre!

C'était vraiment trop fort. Deux membres de la commission, M. Beluel et moi-même, adressâmes aussitôt aux journaux un communiqué de protestation, rétablissant strictement les faits. Ils en refusèrent l'impression, sous prétexte que la censure n'en aurait pas permis la publication. J'écrivis alors à M. Paul Bénazet, Président de la Commission, la lettre suivante, dont tous mes collègues de la Commission reçurent copie:

Sénat

République Française.

André MAROSELLI
Sénateur de la Haute-Saône

Paris, le 12 octobre 1940.

Monsieur le Président et cher collègue,

J'apprends ce matin par les journaux que la Commission de l'Air du Sénat a adressé hier des félicitations au Ministre de l'Air.

Je vous en exprime ma surprise accompagnée d'une vigoureuse protestation.

Je constate une fois de plus la répétition du procédé qui consiste à traduire en félicitations publiques des sentiments ou des opinions d'un caractère totalement différent.

J'observe que la Commission sénatoriale de l'Air est la seule qui « pratique » ce procédé; que c'est exclusivement pour le Ministre de l'Air que l'on y recourt et que l'on fait ainsi, en définitive, endosser par la Commission sénatoriale de l'Air les responsabilités du Ministre ou de ses services.

Je déclare que ce procédé n'est pas admissible.

La situation, telle que l'a définie le Ministre lui-même — nous n'avons que 583 avions de chasse modernes, quelques centaines d'avions d'accompagnement à la chasse ou de bombardiers légers, quelques dou-

zaines d'avions de reconnaissance et cinq bombardiers modernes — est bien loin, vous en conviendrez, de justifier les félicitations dont s'étonnent tous ceux, et surtout les militaires, qui connaissent la vérité. Je tiens à dire que cette situation catastrophique appelle, non des félicitations, mais un blâme, et éventuellement des sanctions pour les services du Ministère qui en sont responsables.

Je n'oublie pas, quant à moi, que j'ai maintes fois signalé à la Commission de l'Air qu'il n'était pas possible de réaliser le programme du plan V avec les moyens et l'organisation du moment. J'ai signalé notamment que pour réaliser ce programme il aurait fallu porter de 40.000 à 100.000 l'effectif du personnel ouvrier.

Je rappelle d'ailleurs les conclusions de la lettre que j'ai adressée, le 3 décembre 1938, au Ministre de l'Air et à mes collègues de la Commission sénatoriale de l'Air:

1° Je répète que vous ne pourrez pas assurer une sortie mensuelle de 200 appareils dès les premiers mois de 1939 avec votre organisation actuelle;

2° Je répète qu'il n'est pas possible, en raison de la rapidité avec laquelle évolue la situation internationale, d'attendre le printemps de 1940 pour que soit achevée la réalisation du plan de 2.617 avions;

3° Je répète que notre aviation devant être prête pour l'été 1939, il faut accroître la production aéronautique française par tous les moyens, ou bien acheter des avions à l'étranger;

4° Je répète enfin que je serais heureux de me tromper car on ne doit jamais se féliciter d'avoir raison contre les responsables des destins de la nation et que, si je me trompe — mais j'ai la certitude de ne pas me tromper — je serai le premier à vous rendre hommage.

Dans cette même lettre, j'avertissais que le Lioré 45 ne pourrait pas sortir en série à la date prévue parce qu'il était trop « long à construire » et qu'il convenait, sans plus attendre, d'accélérer le rythme de sa fabrication.

Je ne me suis pas trompé et je le regrette pour mon pays.

C'est en tout cas, indépendamment des considérations élémentaires de probité qu'aucun de nos collègues ne peut méconnaître, une raison suffisante pour que je proteste contre des félicitations inexistantes auxquelles, une fois de plus, je me trouve abusivement associé, et pour que je sois résolu désormais à demander que les ordres du jour votés par elle soient au préalable effectivement soumis aux membres de la Commission sénatoriale de l'air.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président et cher collègue, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

André MAROSELLI.

A M. Paul Bénazet,
Président de la Commission
sénatoriale de l'air.

Cette lettre, elle aussi, resta sans réponse, ainsi d'ailleurs que celles qui furent adressées dans le même esprit à M. Bénazet par mes collègues Beluel et Gros. On essaya de me faire comprendre que le but de ces félicitations fictives était strictement d'apaiser les craintes, non seulement des Français, mais de leurs alliés quant à la puissance de notre armée de l'air, ce qui montre que les alliés se trompaient réciproquement. Ainsi les jours de tornade, sur les bateaux dépourvus de moyens de sauvetage, les commandants finauds cherchent à tranquilliser les passagers en leur promettant des bouées inexistantes. Le malheur, c'est que de telles ruses n'ont jamais empêché ni retardé les naufrages.

Quelque temps après cet incident, certains membres de la Commission de l'air voulurent à nouveau adresser des félicitations au Ministre. MM. Benazet, Bellanger et Monsacré rédigèrent même un ordre du jour lui exprimant la confiance de la Commission sénatoriale.

Mes collègues Brasseur, Laurent-Eynac et moi-même nous y opposâmes et obtinmes une rédaction où il n'était plus question de félicitations.

UNE BONNE DOCTRINE, MAIS MAL OU INCOMPLÈTEMENT APPLIQUÉE

Dans le chapitre précédent, j'ai parlé de l'« Aviation militaire que nous aurions dû posséder ». Ce n'est naturellement pas sans raisons que j'ai exprimé cette idée et l'on est en droit de me demander sur quoi je me fonde pour affirmer que nous aurions dû posséder une armée de l'air supérieure, bien supérieure, à celle avec laquelle nous sommes entrés en guerre.

On trouvera ces raisons dans les deux articles qu'un journal parisien publia les 14 et 16 octobre 1939 et dont je reproduis ci-dessous les passages essentiels.

Dans ces articles, je rappelais l'objet caractéristique de la doctrine française.

Cet objet était la constitution de grandes unités aériennes pouvant être mobilisées à n'importe quel moment et dotées de toutes les organisations rendant possible cette mobilisation.

Telle étant la doctrine, et son excellence n'étant pas discutable — la plus puissante des armées étrangères n'avait-elle pas adopté une doctrine identique? — je montrais que, dans sa réalisation, cette doctrine était demeurée lettre morte, faute de direction énergique et surtout faute de décisions cohérentes.

14 Octobre 1939

« ...On retrouve déjà chez nous dans l'instruction ministérielle du 9 octobre 1923, le principe fondamental de l'unité, au nom duquel ont été constituées en France,

au début de l'année 1924, cinq grandes unités aériennes à chacune desquelles correspondait un territoire.

« Mais c'est surtout dans le décret du 1^{er} avril 1933 — qui créa véritablement l'armée de l'air française — dans les décrets du 18 octobre 1933 et dans l'instruction du 22 novembre 1933 que s'est affirmée une doctrine à laquelle, plus tard, en d'autres pays on a fait entièrement crédit.

« Je ne saurais, dans la place limitée dont je dispose — mais j'aurai sans doute l'occasion de revenir sur ce sujet — faire un exposé complet de cette doctrine qui d'ailleurs a été maintes fois exposée par d'éminentes personnalités civiles et militaires.

« Je m'en tiendrai donc aux grandes lignes.

« La doctrine dont s'inspirait le décret du 1^{er} avril 1933, créateur de l'armée de l'air française, tend à l'unité de l'aviation et à l'unité des forces aériennes dans l'unité de la défense nationale.

« Elle recherche la mobilité et la possibilité de mobilisation immédiate des forces aériennes; une organisation de l'infrastructure constante, des concentrations instantanées, en n'importe quel point du territoire, à l'intérieur des zones préalablement équipées, au moyen de bases, principales et auxiliaires, dotées de tout ce qui est nécessaire à ces manœuvres, ou comme on l'a écrit « à la mise en œuvre instantanée des escadres. »

En d'autres termes, elle recherche la participation, en toutes circonstances de toute l'armée de l'air aux opérations exigées par la défense nationale.

« Elle commande la réunion aux forces aériennes proprement dites de toutes les armes aptes, sinon à la navigation, du moins à l'emploi aérien, ces forces et ces armes composant avec les services qui leur sont nécessaires les armées aériennes.

« Elle affecte à l'armée de l'air, dès le temps de paix, le matériel et les bases qui doivent permettre aux forces aériennes d'entrer en action dès les premières heures d'une guerre... »

16 Octobre 1939

« De 1914 à 1923, l'unique principe de la doctrine aérienne était la coopération parce que les armes terrestres et navales étaient seules considérées comme réellement aptes à l'emploi du feu.

« L'instruction du 9 octobre 1923, en faisant de l'aviation « l'arme directrice du combat aérien », « l'avant-garde » et la « réserve générale » des armées de terre et de mer, réalisa l'unité aérienne par la réunion, sous les ordres des mêmes chefs, en permanence, des aviateurs, des artilleurs de l'air, des aérostiers, et aboutit à la constitution, en janvier 1924, de cinq grandes unités aériennes à chacune desquelles correspondait un « territoire ». Puis, le décret du 1^{er} avril 1933 créa l'armée de l'air.

« La doctrine dont s'inspire ce décret peut être ainsi formulée: unité de l'aviation, unité des forces aériennes, unité de la défense nationale.

« L'unité de l'aviation a été obtenue en France (décret du 1^{er} avril 1933, décret du 18 octobre 1933, instruction du 22 novembre 1933) par:

1°) La substitution au régiment du système articulé des subdivisions, des ateliers régionaux, des bases, des escadres et des centres aériens.

« Les trois premiers de ces organismes assurent le fonctionnement des « ports »; ceux-ci abritent les escadres, unités de combat légères, immédiatement mobilisables et douées d'une mobilité complète. Le centre aérien comprend dans chaque région militaire les formations d'aviation nécessaires à l'armée de terre — avions-estafettes, autogyres, avions biplaces à faible puissance ou de type ancien — et facilite la coopération de l'armée de l'air avec l'armée de terre.

2°) La création de l'Ecole de l'Air (décret du 3 juin 1933).

88

LE SABOTAGE

3°) Le choix et la commande de matériels à vitesse et à rayon d'action utile maxima, armés en majeure partie d'équipages d'au moins trois combattants.

4°) La subordination à l'état-major général des directions techniques, chargées de la conception et de la réunion du matériel aérien militaire.

5°) Enfin, par une organisation de l'infrastructure dont on ne permettra de reproduire l'excellente définition que voici :

« Pour permettre aux forces aériennes de réaliser leur plan de guerre, celui-ci doit prévoir une manœuvre constante à base de concentrations successives et instantanées. Les grandes unités aériennes, (corps ou division) libérées de toute suggestion de matériel roulant et disposant d'un terrain aérien, doivent pouvoir être manœuvrées sur toute l'étendue du territoire, à l'intérieur de zones préalablement équipées. Aux « bases » principales doivent s'ajouter les bases « auxiliaires » dotées de tout ce qui est nécessaire à la mise en œuvre instantanée des escadres.

« Cette organisation » est à réaliser également dans la zone des armées (et même à l'intérieur des grandes unités terrestres) ainsi que dans la « zone du littoral » de façon à permettre, en toutes circonstances, la participation de toute l'armée de l'air, soit aux opérations aériennes, soit aux opérations terrestres ou navales, soit à la défense du territoire.

« Les exigences de cette manœuvre montrent l'évidente nécessité du maintien de la mobilisation de tous les échelons de commandement supérieurs à l'escadrille, existant dès le temps de paix.

« A l'intérieur des « zones terrestres, navales ou aériennes » s'opère le déploiement des services de l'air, guet, alerte, renseignements, transmissions, matériel technique, armement et munitions, etc... »

« L'unité des forces aériennes ? Je rappelle que les forces aériennes sont constituées par la réunion des unités de toutes les armes aptes à l'emploi aérien.

DE NOTRE AVIATION

89

« On ne conçoit pas que l'Etat-Major de l'air puisse utilement élaborer et diriger la défense aérienne du pays sans que l'unité de commandement soit réalisée. Cette unité exige que les engins aptes à l'emploi aérien, sans l'être à la navigation (canons, projecteurs, ballons captifs) soient affectés à l'armée de l'air de même que le service du camouflage.

« Armes et services déjà existants, artillerie, génie, santé, intendance, etc... des départements de la guerre et de la marine doivent donc fonctionner comme des organes généraux de défense nationale.

« Quant à l'unité de défense nationale, il suffira d'observer que la doctrine de l'armée de l'air se confond, au point de vue de la défense nationale, avec la doctrine même de la conduite de la guerre.

✱

« Subordination des trois armées (terre, mer, air) à un commandement unique;

« Autonomie de l'armée de l'air dans le domaine de l'organisation: recherche de la mobilité la plus grande; préparation de cette armée à une action militaire instantanée;

« Constitution des flottes ou armées aériennes; réunion des armes et des services aptes à l'emploi aérien; rapidité de la mise sur pied de guerre, rôle, mission et moyens assignés ou affectés à l'armée de l'air, tout cela « caractérise » la doctrine qui est à la base, depuis 1923, et surtout depuis 1933, de notre armée de l'air.

« Et l'on me dira peut-être: « Quelle conclusion tirez-vous de ce rappel d'une doctrine, apparemment magnifique sur le papier, mais dont l'application n'a donné que les résultats décevants que l'on a constatés? »

« Résultats décevants en effet. Pourquoi? Parce que cette doctrine n'a connu en France que des déviations successives, des zigzags incessants, parce que cette doc-

90

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

trine a été constamment dénaturée dans son « passage à la réalité. »

« En 1935, l'un de nos officiers de l'armée de l'air les plus brillants, les plus compétents, écrivait :

« Une doctrine demeure lettre morte si une volonté agissante ne la fait vivre et si, pendant une longue période, des décisions cohérentes ne viennent faire passer dans la réalité les prescriptions des textes réglementaires. »

« L'avertissement, comme tant d'autres, n'a pas été entendu. Cette volonté agissante a fait défaut, par suite des rivalités politiques, militaires, industrielles; la longue période de décisions cohérentes n'a pas existé et les prescriptions des textes réglementaires ne sont pas passées dans la réalité.

« Il y avait une doctrine qui pouvait, qui devait donner à la France une véritable armée de l'air. Mais, dans son application, cette doctrine a été chez nous systématiquement déformée, infirmée, trahie. C'est dans d'autres pays qu'elle a fait ses preuves, largement victorieuses.

JE RECLAME UNE FLOTTE DE 15.000 AVIONS

25 Novembre 1939

Sans être ouvertement répudiée, la doctrine offensive de l'armée de l'air était tombée en désuétude, réduite en somme à ne plus être qu'un pavillon couvrant les marchandises, je veux dire les prescriptions les plus contradictoires.

Trois mois après l'ouverture des hostilités, il était évidemment trop tard pour songer à reprendre par la base l'application de cette doctrine.

Du moins pour peu qu'on eût conscience du danger que constituait pour notre pays une pauvreté aussi grande de notre armée de l'air, devait-on tout entreprendre pour que cette pauvreté s'atténuat, disparût, et que nos « chances » dans le conflit fussent rétablies.

Le 25 novembre 1939, je réclamai une flotte aérienne de 15.000 avions pour la France, dans un article où je disais notamment :

« Seule l'aviation est capable de « finir » et de « provoquer » la décision.

« Certes l'infanterie, l'artillerie devront nécessairement accomplir leurs tâches respectives: celle-ci peut détruire les défenses adverses, pilonner tranchées, forteresses, frayer les voies; celle-là conquérir le terrain, l'organiser et le défendre.

92

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

« Permettant, facilitant, parachevant le valeureux effort de l'infanterie, des chars d'assaut, de l'artillerie, c'est l'aviation qui déterminera la victoire.

« Ayons donc, portée à son potentiel le plus élevé, cette aviation.

« Et je me vois contraint de répéter ce que j'ai déjà maintes fois écrit:

« Il faut intensifier au maximum notre production aéronautique.

« Il faut, dans tous les pays susceptibles de nous en fournir, acheter des avions et encore des avions.

« Voici le mot d'ordre: il faut, s'ajoutant à une flotte anglaise équivalente, *une flotte française de quinze mille avions.* »

TELLE QUE POURRAIT ETRE L'ORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR

8 Décembre 1939

Malgré la censure qui le mutila quelque peu, un nouvel article, publié le 8 décembre 1939, me permit de définir l'organisation de l'armée de l'air, telle que je la concevais, dans la claire prescience des événements proches.

Je reproduis ici cet article (les passages soulignés montreront au lecteur que j'y prédisais une fois de plus ce qui allait se produire, et dénonçais certaines des erreurs qui nous firent, ensuite, les plus funestes).

« Il faut « réaliser » et vite, donc savoir ce qu'il est nécessaire de faire et vouloir, lucidement, résolument ce que l'on veut.

« Dès le printemps prochain, dans trois ou quatre mois, notre armée de l'air aura des tâches décisives.

« Une certitude est, comme l'on dit, acquise: l'admirable valeur morale et technique, la bravoure, l'abnégation de nos pilotes, de notre personnel navigant, leur permettront d'accomplir les missions les plus difficiles, obscures ou héroïques.

« Encore conviendra-t-il que ces vertus personnelles, qui ont déjà fait leurs preuves et dont nul ne peut plus douter après trois mois de guerre, soient pourvues des moyens indispensables, ne soient ni gaspillées inutilement, ni freinées par l'insuffisance du matériel et de l'armement.

LE SABOTAGE

« Le problème est donc d'organiser définitivement pour des semaines qui viendront vite et s'annoncent cruciales, notre armée de l'air.

« Et voici ce que pourrait, à mon sens, être cette organisation :

Ecueils à éviter: une disposition défectueuse des divers échelons du commandement, une répartition imparfaite du personnel et des matériels.

Buts à atteindre: la recherche, la « conquête » incessantes des renseignements, dont les forces terrestres ont besoin; la mobilité la plus grande possible — je vais répéter ce que j'ai précédemment écrit à cette place — des forces aériennes; une infrastructure permettant aux grandes unités de l'air des manœuvres constantes, des concentrations instantanées, la participation, en toutes circonstances, de toute l'armée de l'air aux opérations exigées par la défense nationale.

Pour éviter ces écueils, pour atteindre ces buts, dans le bref délai qui nous est imparti par les événements, je crois que l'on pourrait utilement procéder ainsi:

1°) Alléger, clarifier et fortifier le commandement.

On récupérera, de cette façon, du personnel animé d'un ardent moral et qui ne demande qu'à s'employer plus efficacement.

On supprimera les risques de confusions, de retards, d'indécisions, les lenteurs par lesquelles l'action générale des troupes engagées dans la bataille pourrait être contrariée sinon comprise.

2°) Créer, multiplier, équiper, aménager rapidement les terrains, les plates-formes sans lesquels l'aviation est pratiquement désarmée, paralysée dans ses manœuvres, ses déplacements, ses interventions.

Le ciel a ses caprices dont il serait bien imprudent de rester prisonnier. On ne peut rien contre la pluie, les intempéries, mais on doit et on peut se prémunir contre leurs effets afin qu'en aucun cas ils ne soient un « obstacle » infranchissable.

DE NOTRE AVIATION

3°) Augmenter sans trêve le nombre des avions disponibles, aptes à une utilisation immédiate, améliorer, en fonction des expériences faites et des nécessités prévues, la qualité des appareils tant pour la chasse que pour le bombardement, l'observation ou la reconnaissance.

On s'est aperçu que tel ou tel « type » se prêtait mieux à des missions différentes de celles qui lui avaient été primitivement assignées. On a constaté que des « techniques » appelaient des corrections partielles ou des révisions générales.

Il faut sans tarder moderniser, transformer, mieux répartir le matériel dont nous disposons, construire le matériel perfectionné que les progrès réalisés par l'adversaire nous ordonnent de posséder, en bref, améliorer inlassablement sur le plan de la quantité et sur le plan de la qualité, selon les leçons de ces premiers mois de la guerre, notre aviation et son armement.

4°) Intensifier la formation, l'entraînement, non seulement des pilotes, mais de tous les autres spécialistes, afin que nous n'ayons à craindre, en quelque éventualité que ce soit, une insuffisance de personnel ou bien sa préparation incomplète trop sommaire.



Je m'en suis tenu à une esquisse, aux grandes lignes. Les détails m'auraient entraîné trop loin.

Je crois cependant que mes suggestions sont assez claires et précises pour qu'on en puisse tirer profit.

Je rappelle que notre armée de l'air devra dans quelques mois être prête, dans toute l'acception de ce terme.

Il faut, par conséquent se hâter d'agir.

Sans hésitations, attermolements, demi-mesures, ni erreurs,

**POUR LA TROISIEME FOIS,
JE SIGNALAIS AU PRESIDENT DU CONSEIL
LA SITUATION « LAMENTABLE »
DE NOTRE AVIATION**

9 Janvier 1940

Articles que la censure arrêtaient ou caviardait, campagne ininterrompue au sein des commissions sénatoriales (puisque le Parlement lui-même était pratiquement réduit à l'inaction par le Gouvernement); missions de contrôle, d'inspection, que mes collègues me firent, à plusieurs reprises, l'honneur de me confier, tout cela se heurtait au mur du silence à l'abri duquel les pouvoirs publics prétendaient conduire la guerre en dehors des critiques indiscrètes ou mal fondées, mais continuaient en réalité de sommeiller dans une inertie criminelle.

Au début de 1940 je me décidai à une troisième intervention directe auprès du Président du Conseil par la lettre que l'on va lire et dont j'adressai aussitôt copie à plusieurs membres du Gouvernement et du Parlement.

Ecartant les statistiques tendancieuses des services officiels, je voulais ne tenir compte que des avions réellement utilisables, c'est-à-dire de ceux que l'on pourrait mettre en ligne. Leur nombre était pitoyablement insuffisant.

La construction, avec la guerre, aurait dû s'intensifier. Or, elle était plutôt inférieure à celle des mois ayant précédé la guerre. Chose incroyable, une partie de la production, allant de 20 à 30 % de la production totale, s'appliquait à un avion surclassé, le Bloch 131, qu'on dut abandonner comme absolument inutilisable.

Un seul avion sortait régulièrement, le Potez 63. Il n'y avait rien comme avion de bombardement. Un docu-

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

97

ment, émanant du G.Q.G. et dressant le bilan de la bataille aérienne, reconnaît qu'il n'en existait le 10 mai que 26 modernes, de plus anciens étant à l'arrière, en cours d'équipement en avions modernes.

Pour les avions d'observation, on s'obstinait à construire un type périmé, celui des Mureaux, qu'on dut également abandonner comme inutilisable après quelques semaines de guerre:

Sénat

Commission de l'Air
André Maroselli.

Paris, le 9 janvier 1940.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur — mais hélas le pénible regret — d'appeler une fois de plus l'attention de ceux qui sont responsables des destins du pays sur la situation, qu'il n'est pas excessif de qualifier de lamentable, de notre aviation.

Des avertissements ont été maintes fois donnés. Il ne semble pas que, même après quatre mois de guerre, on se soit décidé à les entendre, bien que les événements n'aient pas cessé, malheureusement, de leur donner raison.

Parce que chaque jour qui passe aggrave le péril que font courir à la patrie des carences indiscutables, des errements prolongés, j'ai le devoir d'affirmer, en dépit des paroles officielles qui s'efforcent de la masquer, la douloureuse et décevante vérité.

Des « précisions » ont été récemment fournies devant les commissions parlementaires sur les ressources et moyens actuels de notre armée de l'air. Je m'abstendrai, car vous les connaissez, de les répéter et même de les commenter. On a pris en effet dans certains milieux l'habitude de jongler avec les chiffres quand il s'agit de fixer la situation exacte, à un moment déter-

miné, de notre production aéronautique, des effectifs de notre aviation. On multiplie les statistiques, on compte les avions qui sortent de telle ou telle usine en oubliant que ces appareils ne sont pas encore équipés, on dresse des états hebdomadaires puis des états mensuels, ceux-ci n'étant jamais la somme de ceux-là. Tous ces jeux d'une arithmétique tendancieuse, aux fins inavouables, n'empêchent pas la réalité d'être ce qu'elle est: j'accorde aux statisticiens habiles qu'il est « sorti » autant d'avions qu'ils le prétendent; mais je retiens quant à moi le nombre d'avions utilisables (et seulement ce nombre) que l'on peut à cette heure mettre en ligne, qui sont à cette heure à la disposition de nos pilotes. Je ne pense pas qu'il existe un seul Français que ce nombre d'avions, le seul qui ait une valeur, puisse satisfaire et reconforter, surtout si l'on met en regard les milliards qui ont été dépensés depuis quelques années pour notre aviation.

Il est vrai que l'on nous dit que tous les efforts ont porté, ces derniers mois, sur la sortie des avions de chasse.

L'argument ne manque pas d'imprévu. En effet, le 23 février 1938, devant la Commission sénatoriale de l'air, M. le Ministre de l'Air a déclaré que « trois appareils seulement, dont les prototypes avaient terminé leurs essais, étaient commandables en série: le Morane 406, le Léo 45, le Potez 63, et que tous les autres appareils étaient surclassés. »

Il n'était donc pas question de porter tous les efforts sur les avions de chasse. Et l'on peut noter en passant que, malgré la netteté de la déclaration de M. le Ministre de l'Air sur les trois appareils seulement qui étaient commandables en série, on a commandé aussi des Bloch, cependant surclassés aux termes de cette déclaration.

D'autre part, en novembre 1938, devant la Commission sénatoriale de l'air, M. le Ministre de l'Air a fixé comme suit la répartition des 2.607 avions prévus au plan V et représentant en fait, compte tenu des moteurs et des cellules de rechange, 4.607 appareils:

DE NOTRE AVIATION

1.740 avions de chasse,
1.380 avions d'observation,
1.470 avions de bombardement,
20 avions divers.

soit au total 4.610 appareils.

On voit par cette répartition qu'il n'était pas davantage question, en novembre 1938, de consacrer tous les efforts à la sortie des avions de chasse.

Quels étaient d'ailleurs à cette époque les avions catalogués de chasse?

Les Morane, les Bloch 151, les Curtiss — ces derniers appareils ayant été commandés au nombre de 100, en Amérique, après une campagne de presse que j'avais ouverte à cet effet.

Aujourd'hui, les 100 Curtiss nous ont été livrés; d'autres ont été commandés: la commande des Morane a été presque toute exécutée (les premiers Morane avaient été commandés en 1937), une commande de Bloch 151 a été passée malgré le rapport officiel d'essais, nettement défavorable.

Si bien que notre aviation de chasse ne dispose pour l'instant que des Morane et des Curtiss, en nombre d'ailleurs insuffisant, car il restait à livrer, au 1^{er} décembre, 133 Morane sur les 900 environ qui devaient être terminés dans les premiers jours de novembre 1939.

Passons à l'aviation de bombardement.

Si l'on examine les sorties annuelles, pendant toute l'année 1938, on constate que parallèlement à la fabrication des Morane et des Bloch 151, on a construit des Bloch 210 et des Bloch 131, qualifiés d'avions de bombardement modernes...

Dans une lettre du 20 avril 1939, c'est vous-même, M. le Président du Conseil, qui m'écriviez ceci: « L'effort a surtout porté depuis le mois de septembre 1938, sur l'avion Bloch 131. Pour ce type d'appareil le chiffre des sorties atteint 109 avions équipant six groupes (12 escadrilles). »

On remarquera que cette déclaration, confirmant celle de M. le Ministre de l'Air, oppose un démenti préalable

aux déclarations présentes, selon lesquelles tout l'effort aurait porté, en ces derniers mois, sur l'aviation de chasse.

On remarquera en outre que, tandis que l'on annonçait en de véritables bulletins de victoire les sorties mensuelles de Bloch 131 et de Bloch 210, on omettait de dire que ces appareils étaient surclassés.

D'autre part, on avait officiellement affirmé que le Léo 45 — une commande de 484 appareils de ce type ayant été faite — sortirait de mars à décembre 1939, que le premier Amiot sortirait en 1939, que le Breguet 690, avion de bombardement léger, était commandé et que le premier de ces appareils tête de série était sorti.

Or je suis à même d'affirmer que le premier avion Amiot utilisable à la guerre ne sera prêt qu'en février prochain. Il n'y aura pas 285 Amiot avant le 1^{er} avril 1940, comme les commandes le promettaient, mais une trentaine seulement, en état de faire la guerre.

Les Bloch 210 et 131 ont dû être abandonnés. Il n'y a rien comme avions de bombardement, à l'exception de quelques Léo 45.

Enfin pour l'aviation de reconnaissance et d'observation, on s'est obstiné à construire des Mureaux, bien que nous ayons répété que cet avion ne pouvait pas être considéré comme un appareil moderne. On prétendait que c'était un très bon appareil d'observation. Or, après quelques semaines de guerre, il n'est plus utilisable et l'on a dans sa fabrication gaspillé du temps et de l'argent.

Il ne reste qu'un avion, le Potez 63, qui sort régulièrement.

La conclusion qui s'impose est singulièrement grave.

On n'a pas le droit aujourd'hui d'expliquer la déficience quasi-totale de nos aviations de bombardement et d'observation par l'effort exclusif qui aurait porté sur l'aviation de chasse.

En fait, l'effort officiellement proclamé a porté sur les trois catégories d'appareils: chasse, bombardement, observation, puisque la moitié du programme du plan V — dont nous avons rappelé la répartition — devait être

réalisé, selon les promesses formelles de M. le Ministre de l'Air, au printemps 1939 et l'autre moitié au printemps 1940. Le 28 octobre 1938, l'« Intransigeant », qui était alors l'organe officieux du « Boulevard Victor », fixait ainsi dans un article intitulé « Ce qui reste à faire » le nécessaire devoir : « Octobre 1938-avril 1940: 4.560 avions à construire, soit 255 par mois ».

Manifestement, il ne s'agissait pas de 4.560 avions de chasse. Et d'ailleurs les usines travaillant pour le bombardement n'ont, à aucun instant, été affectées à la fabrication d'avions de chasse: bien au contraire, et avec raison, on leur a demandé d'accélérer le rythme de leurs sorties d'avions de bombardement.

Donc cet effort, qui a porté sur les trois catégories d'aviation, n'a obtenu des résultats satisfaisants que dans une seule catégorie, la chasse, bien que l'un des appareils de cette catégorie, le Bloch 151 appelle de sérieuses réserves.

A qui fera-t-on croire qu'il soit possible de tirer vanité, de se glorifier d'une semblable situation? Aviation de chasse à peine suffisante, aviations de bombardement et d'observation pratiquement inexistantes, avec des appareils qui se sont montrés inutilisables?

Quant aux sorties mensuelles de 255 avions, tapageusement annoncées, quelle lamentable désillusion!

En 1937, avec un budget global de 4 milliards 230 millions (dont 950 millions pour la construction de série), on construisait 40 à 50 appareils de guerre par mois. De combien de milliards le Ministre de l'Air a-t-il disposé en 1939 et combien a-t-il construit d'appareils? Qu'il me soit permis de citer quelques chiffres.

On prévoyait la sortie de 150 Amiot par mois à partir du printemps 1940. Cette cadence ne peut plus être envisagée avant 1941. Au 1^{er} janvier 1940, 255 Amiot devaient être livrés à l'armée; or, le 12 décembre, le fuselage n° 13 était à Colombes, l'aile n° 13 à Cherbourg. Au mieux, 15 appareils Amiot au lieu de 225 seront livrés au début de 1940.

432 avions de chasse Bloch 150 ou dérivés devaient être livrés en avril 1939. Il n'y en a que 100 environ

102

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

à l'heure actuelle en escadrilles. Les 332 autres sont à Châteaudun parce qu'ils ne sont pas équipés.

55 avions Bloch 175 ou 174 devaient être livrés en juillet 1939. A la date du 13 décembre 1939, aucun n'était en service en escadrille.

100 Morane avaient été livrés en mai 1939. On n'en livrait plus que 79 en juin, 65 en juillet, 93 en novembre. Et nous avons dit plus haut qu'il restait à livrer, au 1^{er} décembre, 143 appareils de ce type, prévus au marché qui devait être soldé dès le début du mois de novembre. Au surplus, on peut craindre que, le printemps prochain — période de développement probable des opérations militaires — le consortium des 11 usines qui travaillent à la construction des Morane ne puisse livrer que quelque 15 ou 20 appareils par mois, puisque la magnifique batterie ultra-moderne de machines-outils de l'usine Bouguenais (100 tours et 80 fraiseuses) est à peu près inoccupée.

Je pourrais multiplier des chiffres, des détails analogues, tous aussi scandaleusement éloquentes.

Telle est la situation. Je ne la juge pas — les événements plus ou moins lointains s'en chargeront.

Mais, de mon cœur de Français angoissé, une protestation et un souhait s'élèvent vers vous: il serait criminel que l'on persévérât dans une politique de l'aviation qui nous a menés où nous sommes: il faut mettre, prompt et définitif, un terme à cette politique funeste, génératrice de désastres.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, etc.

..

Ai-je besoin d'ajouter que le Président du Conseil ne répondit pas à ma lettre?

Pas davantage il ne fut mis un terme à cette politique d'inertie que je combattais en accumulant les précisions, les suggestions, les chiffres. Et pourtant, il était visible que cette politique nous menait tout droit à la catastrophe.

**RESPONSABILITE DES SERVICES: OUI,
MAIS AUSSI RESPONSABILITE DE L'INDUSTRIE**

Opérer un redressement était possible, car le simple exposé de la situation faisait apparaître quels étaient les responsables.

Il y avait manifestement des erreurs dans les commandes: elles incombaient sans conteste aux services. Ceux-ci avaient également leur part dans la lenteur des fabrications: ils n'agissaient pas d'après un programme net, ils n'avaient pas, quant aux besoins, cette certitude inéluctable qui limite, mais impose les décisions. Toujours à l'écoute d'une invention nouvelle, dont ils redoutaient la ruine de leurs plans, c'est pratiquement aux fabricants d'accessoires qu'ils en venaient à prêter l'oreille. Ils se lançaient alors dans des complications infinies, se noyaient dans le détail, perdaient de vue l'essentiel.

Ces erreurs de services, je l'ai montré plus haut, provenaient d'un vice initial d'organisation: trop de comités, trop de services s'opposant les uns aux autres, nulle part des responsables. Qu'il suffise de rappeler la marche suivie par tout programme de construction: préparé par l'Etat-Major de l'armée de l'air, il était transmis à un comité du matériel qui le renvoyait à la direction technique pour avis sur la fabrication et à la direction du matériel, inspection technique, pour avis sur l'utilisation. Une fois ces avis recueillis, le programme était étudié par le Conseil supérieur de l'air où les représentants de la guerre, de la marine, des colonies, faisaient connaître leurs points de vue. De comités en commissions, les discussions s'éternisaient, se terminaient d'après la méthode politique par des compromis. Or, il s'agissait de problèmes de physique, un domaine où il n'y a pas de compromis.

104 - LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

Ces hésitations, ces incohérences se répercutaient forcément dans les fabrications. Pour que les usines rendissent davantage, il eut fallu d'abord qu'on leur donnât à fabriquer des objets bien déterminés.

Mais si les services étaient responsables, l'industrie aéronautique, l'industrie privée comme l'industrie nationalisée, ne l'était pas moins. L'industrie privée, je l'ai montré précédemment, travaillait en porte à faux avec des frais généraux trop lourds relativement à son effectif d'ouvriers. Avidé de commandes comme elle l'était, il lui eût été facile de remédier à cette situation, elle ne se souciait pas même d'y apporter au moins un palliatif par l'amélioration de l'outillage et la rationalisation des méthodes de fabrication. Ce n'était pourtant pas défaut d'ingéniosité, si l'on en juge par celle qui se dépen-sait à tromper le Ministère et les Pouvoirs Publics.

Les six sociétés nationalisées présentaient d'ailleurs les mêmes attitudes. Leurs administrateurs se réunissaient périodiquement sous la présidence du Ministre. Ils avaient bien vite constaté l'incompétence de M. Guy La Chambre qui arrê-tait souvent ses interlocuteurs pour se faire expliquer les termes techniques les plus courants; il mit plusieurs mois à comprendre la différence existant entre un moteur à air et un moteur à eau. Les techniciens avaient trop beau jeu dans ces discussions.

Ajoutons que les avions se construisant par pièces séparées en plusieurs usines différentes, il n'y avait pas de concordance entre ces usines, pas même de synchronisme entre la Centrale et les filiales de la même société. L'aile d'un appareil était à Cherbourg, son fuselage à Colombes; un appareil était-il terminé, le moteur ou les hélices manquaient. Le désordre matériel dans les usines n'était pas moindre que le désordre intellectuel dans les comités.

**LES COMMISSAIRES DE L'AIR DU SENAT
VISITENT LES ARMEES**

La Commission sénatoriale de l'air ne se contentait pas de recevoir, de rechercher les renseignements de toute espèce lui permettant, comme c'était son devoir, de contrôler l'activité du Ministère de l'Air. Elle décida aussi d'aller elle-même vérifier sur place aux armées l'état de nos formations aériennes afin de réclamer, s'il y avait lieu, l'amélioration des défauts existants, le perfectionnement des organismes, aussi bien au point de vue du matériel qu'à celui du personnel.

En compagnie de mes collègues, Laurent-Eynac, Reibel, et Belmont, et sous la conduite du général Valin, nous nous rendîmes à Toul à la fin d'octobre 1939, dans un groupe d'aviation de chasse Curtiss, commandé par le commandant Hugues. Celui-ci, as de la Grande Guerre, avec 23 victoires dont 12 homologuées est un magnifique entraîneur d'hommes, inspirant une confiance absolue. Il nous raconta les exploits de ses escadrilles.

Nous quittâmes le Curtiss pour visiter un groupe de Morane commandé par un jeune Saint-Cyrien, lui aussi plein de fougue et d'allant. Tous ses pilotes étaient enthousiastes de leur mission, enchantés de leurs appareils. Les as de ce groupe comme ceux du groupe Curtiss s'étaient, dès cette époque, vaillamment battus, trois d'entre eux ayant abattu chacun un avion ennemi. Le groupe s'enorgueillissait en outre de détenir le record des missions périlleuses: quatre-vingts déjà fin octobre 1939.

De Toul, nous nous rendîmes à Nancy. Belmont et Reibel rejoignirent nos autres collègues à Metz d'où nous venions, mais ils furent remplacés dans notre délégation par Delesalle, du Pas-de-Calais, mobilisé comme

106

LE SABOTAGE

commandant dans une escadre de bombardement. Il nous dit son amertume sur le matériel de cette escadre: des Amiot 143 se trainant à 180 kilomètres à l'heure, ce qui obligeait à toutes sortes d'acrobaties au passage des tirs de barrage. Quelle ne fut pas ma surprise, dans l'antichambre du colonel chef d'Etat-Major, de croiser le Colonel Fonck, l'as prestigieux aux 125 victoires, dont 75 homologuées. Il m'accueillit par cette exclamation, qui, j'ose le dire, prend aujourd'hui tout son sens: « Ah, voilà le redoutable commissaire de l'air ».

Quelques instants après, le général Tétu, commandant l'Armée de l'Air du Nord-Est, nous reçut. Il nous exposa longuement ses conceptions. Le Général, en particulier, se félicitait d'avoir pu passer, avant de quitter le Ministère de l'air, des commandes d'avions considérables, en Amérique. Les livraisons devaient s'échelonner jusqu'en 1945!!!

Nous remportâmes de cette visite une impression réconfortante en ce qui concernait le personnel de l'aviation, plein d'adresse et de courage. Cette confiance a été entièrement justifiée par l'héroïsme qu'ont déployé nos pilotes au cours de la bataille aérienne de Mai-Juin 1940. Par contre nos inquiétudes au sujet du matériel se trouvèrent accrues surtout lorsque nous les vîmes partagées par l'éminent colonel de réserve Boucher, de l'Armée de l'Air, détaché au groupe d'armées du général Prételat.

Plusieurs semaines après notre visite à Toul et à Nancy, je me rendis, mais cette fois seul, auprès des formations aériennes de la VIII^e armée.

Je visitai d'abord le groupe de chasse qui était à Luxeuil même, sous le commandement du commandant Durieux. Ce groupe prit une part glorieuse à la bataille aérienne où ses équipages se distinguèrent à plusieurs reprises. Le groupe de reconnaissance était placé sous les ordres du commandant Biron. C'était un groupe particulièrement bien tenu, discipliné et animé du plus pur esprit de sacrifice.

DE NOTRE AVIATION

107

Le G.A.O. (Groupe aérien d'observation) était à peu près inexistant.

Au cours de mes visites à la VIII^e armée mes constatations furent, dans l'ensemble, les suivantes: l'aviation de chasse à peu près satisfaisante, bien que la rapidité et l'armement des appareils laissassent à désirer.

L'aviation de reconnaissance numériquement insuffisante de moitié, les appareils appelant les mêmes réserves que ceux de l'aviation de chasse.

Insuffisance numérique de personnel et surtout de personnel spécialiste, allant de 50 à 75 % des besoins.

Défectuosité des terrains, insuffisance de leur protection.

Telles furent donc les grandes lignes de l'exposé qu'après ma visite aux armées je présentai le 1^{er} février 1940 à la commission de l'air, puis le 14 mars 1940 à la tribune du Sénat réuni en Comité secret.

Les événements, en ce qui concerne les terrains, ont justifié cruellement mes inquiétudes. Le document du G.Q.G., déjà cité, constate que sur une perte totale de 757 avions, 230 avions ont été détruits au sol par bombardement du terrain.

**LE SENAT SE REUNIT EN COMITE SECRET
LE 14 MARS 1940,
CINQ JOURS APRES LE CABINET DALADIER
DEMISSIONNE**

C'est à cette époque que, de plus en plus inquiet, le Sénat avait décidé de se réunir à huis clos pour réclamer au Gouvernement des explications sur l'insuffisance de notre production industrielle et en général sur la politique de nos armements. Il n'était pas question d'une de ces interpellations véhémentes, qui ne sont pas dans l'usage du Sénat et dont le tapage est finalement inefficace; mais les inquiétudes de nombreux Sénateurs étant fondées sur des renseignements précis, on voulait leur donner le moyen de les faire connaître ainsi que l'occasion au Gouvernement de répondre aux questions et d'éclairer la Haute Assemblée sur l'ensemble de la situation.

Le Sénat se réunit donc dans une atmosphère de gravité exceptionnelle, je dirai presque pathétique. Impressionnés par cette physionomie de l'Assemblée, les Ministres, au banc du Gouvernement, n'avaient plus le sourire avec lequel ils avaient affronté la réunion en Comité secret des trois Commissions de la Défense nationale. Daladier était taciturne, affaissé; Campinchi, seul Guy La Chambre, satisfait tout au moins de sa personne, affectait d'être à la hauteur, et même au-dessus de la situation.

Les débats portèrent d'abord sur les questions intéressant la défense nationale en général. MM. Fabry et Reimont intervinrent sur la conduite de la guerre, M. Belmont sur les fabrications de guerre, M. J.-P. Rambaud sur le problème des effectifs, M. de la Grandière sur notre système fortifié, MM. Bardoux, Lourties, Benazet, d'autres encore intervinrent tour à tour.

Je pris moi-même une première fois la parole pour

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

109

faire connaître les résultats du contrôle dont j'avais été chargé par la Commission de l'Armée sur la fabrication des chars d'assaut; ce contrôle avait, je tiens à le souligner, *uniquement porté sur l'exécution par les usines du programme élaboré par les services de l'armement.*

D'autre part, personne n'a oublié que la première journée de ces débats fut marquée par la retentissante intervention de M. Pierre Laval.

Après plusieurs séances les problèmes de l'air vinrent en discussion.

M. Laurent-Eynac, Rapporteur général de la Commission de l'air parla le premier, bientôt remplacé à la tribune par M. Delesalle, du Pas-de-Calais, mobilisé dans l'aviation; celui-ci fit un magnifique exposé de ce que devaient être, en guerre, les dispositifs de notre armée de l'air, dissimulation des terrains dans les bois, voies de rocade amenant des carburants et matériel, etc... Il proposa même la mobilisation des femmes en vue de développer les fabrications. Malheureusement, à cette date, c'étaient là des vues d'avenir, qu'il eût fallu de longs mois pour réaliser, alors que le temps nous était encore plus mesuré que nous ne pensions.

M. Dormann, de Seine-et-Oise, grand mutilé de guerre, dénonça l'insuffisance de notre matériel d'aviation, la vitesse inférieure de nos avions, la faible portée de notre D.C.A.

Je pris ensuite la parole, et de la tribune, beaucoup mieux qu'à mon banc, je pus observer avec quelle attention la discussion était suivie. Au Sénat, il est toujours aisé de se faire entendre; l'Assemblée a conservé les traditions de la grande époque parlementaire; ses débats ne sont pas empreints seulement de bienséance, mais de sérieux, de réflexion; en un mot elle sait écouter. Or à cette séance, l'auditoire me parut particulièrement recueilli. A mesure que la lecture de mon exposé se poursuivait, je voyais l'inquiétude se dessiner sur les visages. L'effet produit fut considérable. Quand je descendis de la tribune, plusieurs de mes collègues se précipitèrent vers moi; je fus assailli de questions par des

Sénateurs qui, pour la première fois, venaient de saisir l'importance de l'aviation et de comprendre dans quelle situation catastrophique nous nous trouvions.

Je me souviens qu'entre autres, un Sénateur alsacien m'aborda visiblement angoissé et me dit: « Ce que vous venez d'exposer est épouvantable; s'il est vrai que l'aviation doit jouer un rôle si considérable avec le matériel dont nous disposons, je ne vois pas comment nous pourrions nous défendre contre la formidable aviation allemande. » Je ne pus malheureusement, que tenter de l'apaiser en lui disant que, depuis la rédaction de mon exposé l'activité des fabrications s'était quelque peu améliorée.

M. Bellanger, ne voulut pas laisser l'Assemblée sur une telle impression; il intervint, non pour réfuter mes révélations, mais pour donner des assurances optimistes, garantir les promesses du Ministre, s'engager dans des conclusions directement opposées aux miennes. Les événements malheureusement devaient bientôt nous déparager.

Le chef du gouvernement et le Ministre de l'Air s'efforcèrent en fin de débat de convaincre la Haute-Assemblée que la situation de nos armées et de nos armements était satisfaisante et que les constructions s'accéléraient dans tous les domaines. Mais le Comité Secret se clôtura par un scrutin dans lequel 60 sénateurs dont j'étais manifestèrent leurs doutes par l'abstention. Ce vote eut un retentissement énorme; il entraîna cinq jours plus tard, le 19 mars, la chute du cabinet Daladier à la Chambre des Députés.

On trouvera ci-dessous le texte de mon exposé:

La Commission de l'air m'a confié la mission de visiter des formations aériennes dans l'est. J'ai accompli cette mission en me rendant successivement dans les groupes d'aviation d'une armée.

Il n'est sans doute pas très conforme aux règles habituelles des comptes rendus de présenter d'abord des conclusions. Je voudrais cependant dégager tout de

suite l'impression dominante que je rapporte de ma dernière visite aux armées:

Si le personnel de nos escadrilles mérite toute notre confiance pour l'admirable moral qu'il possède, la volonté, le cran, la bravoure qui l'animent, la connaissance parfaite et l'acceptation enthousiaste de son difficile et périlleux devoir, on ne peut malheureusement pas accorder une confiance semblable aux moyens matériels qui sont à la disposition de ce personnel d'élite.

Je me permets d'attirer spécialement votre attention sur ce point décisif. Il serait imprudent d'imaginer que l'état de guerre tel que nous le connaissons depuis bientôt huit mois durera longtemps encore, et que, l'heure venue d'une bataille plus vaste, plus acharnée, plus meurtrière, nos insuffisances actuelles n'auront pas des conséquences plus graves ou bien disparaîtront miraculeusement.

Or, il convient de penser à ce que sera vraisemblablement et sans tarder cette bataille, de remarquer qu'elle aurait pu déjà se déclencher ou se dérouler ainsi, avant de porter un jugement motivé, logique, équitable, sur les formations aériennes telles que je les ai vues, il y a quelques semaines.

Matériel. — A cette date, la situation des avions existant dans cette armée était la suivante:

Subdivision d'armes	Type d'avions	Nombre	Observations
Chasse	Morane 406	26	dont 22 disponibles
	Potez 63	1	
Reconnaissance	Potez 63	9	Anciens
	Bloch 131	3	
Observation du 13 ^e C. A.	Potez 39	4	Anciens

112

LE SABOTAGE

De ce tableau, il ressort que présentement **l'aviation de chasse**, dans l'armée visitée, dispose de 26 avions de chasse et d'un biplace d'accompagnement.

L'aviation de reconnaissance de 9 appareils Potez 63 modernes et de 3 appareils Bloch 131 inutilisables.

L'aviation d'observation du corps d'armée de 4 Potez 39 anciens inutilisables.

Je m'interdis tout commentaire sur les effectifs en appareils de cette armée; en effet, l'addition que chacun de vous pourra faire est suffisamment éloquent. Mais, je vais reprendre, catégorie par catégorie, les observations que j'ai faites ou recueillies.

Aviation de chasse. — J'ai déjà dit que le personnel des formations aériennes que je viens de visiter est au-dessus de tout éloge, je tiens à le répéter. Les pilotes des groupes de chasse ont livré de nombreux combats au cours desquels se sont brillamment affirmés leur valeur technique, leur magnifique courage, leur préparation sans cesse développée par un entraînement consciencieux. Ils ont mis à leur actif plusieurs exploits dus à leur maîtrise, à leur adresse, à leur sang-froid.

Quant au matériel de ces groupes de chasse, il a fait, lui aussi, suffisamment ses preuves, qu'aucun de nous n'ignore, pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en reparler.

Aviation de reconnaissance. — Au début de la guerre, le groupe aérien de reconnaissance était équipé de Bloch 131. Depuis, il a reçu 9 Potez 63; ceux-ci constituent, avec les 3 Bloch 131 qui restent, la dotation transitoire du groupe de reconnaissance, l'effectif théorique de ce groupe étant de 17 avions de guerre et 8 avions de travail.

Les Potez 63 donnent satisfaction. Cependant, il est indispensable de renforcer leur armement et de les approvisionner plus largement en munitions. D'autre part, leurs pilotes désireraient qu'ils fussent plus rapides, que leur vitesse fût accrue d'au moins 50 kilomètres à l'heure.

DE NOTRE AVIATION

113

Le groupe de reconnaissance est d'ailleurs obligé de travailler dans des conditions particulièrement pénibles.

Un terrain lui a été affecté à Malbouhans (Haute-Saône). Mais ce terrain est inutilisable en période de pluies.

Les avions de guerre sont sur le terrain de Luxeuil, à 30 km. de là.

La section photographique est installée dans des voitures. On ne peut toutefois pas travailler dans ces voitures dès que le froid est vif. Il conviendrait donc de loger la section photographique dans des bâtiments convenablement équipés.

Le développement des clichés se fait à Chaux (Territoire de Belfort) qui se trouve à 60 kilomètres du camp de Luxeuil et à 30 km. du poste de commandement. Et, quand il s'agit d'interpréter les renseignements recueillis, il faut encore se déplacer et aller à Giromagny, à 3 km. de Chaux.

Malgré cette organisation déplorable et ces énormes difficultés, le groupe de reconnaissance a effectué 100 missions de guerre, pris 2.200 photos et fait plus de 40.500 épreuves. Ces chiffres, s'ils attestent la valeur du personnel, n'en condamnent pas moins une fois de plus le matériel ou plutôt l'installation défectueuse de ce matériel.

Aviation d'observation. — Le Groupe aérien d'observation est pour ainsi dire inexistant. Son ancien matériel, qui comprenait 6 Potez 39 et 4 Potez 25 faisant au maximum 180 km. à l'heure, est actuellement réduit à 4 Potez 39, en attendant sa réorganisation.

En effet, les groupes aériens d'observation devraient être, en trois étapes, pourvus d'un nouveau matériel et leur effectif serait de 9 avions, plus un volant de trois autres appareils.

Voici quelles seront ces trois étapes:

Première étape: 3 Potez 63 — 6 avions anciens;

Deuxième étape: 6 Potez 63 — 3 avions anciens;

Troisième étape: 9 Potez 63.

114

LE SABOTAGE

La troisième étape est prévue pour la fin de l'été 1940. Les volants seront constitués par la suite.

Les transformations des groupes aériens d'observation doivent évidemment s'accompagner d'une transformation des pilotes, obligés :

- 1° De passer d'avions monomoteurs sur des avions bimoteurs;
- 2° De passer d'avions anciens sur des avions modernes.

Pour cela, les pilotes des groupes aériens d'observation s'entraînent sur des appareils bimoteurs (Potez 540 et Léo 20), puis sur des Simoun, avions modernes avec des volets et hélices à pas variable, et enfin sur des Potez 63.

Cet entraînement de « transformation » se fait à Toulouse — seul ce centre est pour l'instant équipé en Potez 63 à double commande — à Romilly, à Sisteron, et à Saint-Etienne (Isère). Cependant, dans ces deux derniers centres, il n'y avait pas de Potez jusqu'à ces jours derniers.

On espère que « la transformation » indispensable sera terminée au cours de cet été. Elle pose un problème dont l'importance est évidente. Il me sera permis de rappeler à ce propos que l'on aurait sans doute dû se préoccuper plus tôt, comme certains d'entre nous l'ont plusieurs fois réclamé, du recrutement et de la formation de toutes les catégories du personnel qu'exige l'armée de l'air. Il n'est pas vrai que l'on puisse trouver instantanément des pilotes et des spécialistes prêts à remplir les tâches qui leur incombent. **Si les événements vont vite, comme c'est probable, on risque d'être à nouveau victimes d'un irréparable retard.**

Personnel et terrains. — Au surplus, il n'est pas même indispensable que les événements aillent vite pour que ce retard ne doive être déjà à plusieurs titres vivement regretté.

En effet, depuis que les soldats bénéficient régulièrement de permissions, les divers effectifs en personnel

DE NOTRE AVIATION

115

apparaissent eux aussi très insuffisants puisque la dispersion des appareils sur les terrains impose l'organisation de nombreuses gardes. Dans la formation aérienne visitée, c'est une augmentation d'environ 20 % de leurs effectifs qui apparaît nécessaire pour compenser les absences, qu'il s'agisse de permissionnaires, de détachés, des malades et des convalescents. D'autre part, il ne faut pas oublier que l'extrême fatigue qu'éprouvent les pilotes, et qui leur interdit en règle générale de voler deux jours de suite, milite également en faveur du maintien au complet des effectifs.

S'agit-il des mécaniciens d'armement ? Ils ne sont pas, eux non plus, assez nombreux : on en compte 5 (2 plus 2 plus 1) dans un groupe de chasse alors qu'il en faudrait au moins 8 (3 plus 3 plus 2).

En matière de spécialistes, l'insuffisance est encore plus flagrante et plus redoutable. L'absence du personnel spécialisé se fait particulièrement sentir dans certaines formations que j'ai visitées. C'est ainsi que les différences entre les prévisions des tableaux d'effectifs et les effectifs réels du groupe de reconnaissance sont de cet ordre :

- 19 pilotes prévus : 10 pilotes présents, manque 9.
- 56 mécaniciens brevetés, sergents-chefs ou sergents : 23 présents, manque 33.
- 25 radio : 7 présents, manque 18.

Les conclusions s'imposent d'elles-mêmes. Les profanes les moins avertis sont contraints de se demander pourquoi le recrutement n'a pas été jusqu'ici mieux assuré, alors que chacun en savait les difficultés (puisque n'importe qui ne peut pas se transformer n'importe quand en spécialiste d'aviation) et comment on fera demain, si les pertes sont plus élevées, pour réparer les insuffisances du passé auxquelles chaque jour s'ajoutent de nouveaux besoins. La situation que j'ai constatée au cours de ma visite est la même partout. Il est temps de prendre des mesures efficaces pour y porter remède le plus rapidement possible.

116

LE SABOTAGE

En ce qui concerne les camps et les terrains, il est vrai que l'installation des hommes est le plus souvent satisfaisante.

Un problème plus grave est posé par la nécessité de disperser les avions autour de chaque terrain. La plupart des appareils sont ainsi en plein air, le plus souvent sans camouflage. Il est souhaitable que leur protection soit prévue, car exposés aux rigueurs de l'hiver, aux intempéries, les avions se détériorent rapidement.

La protection des terrains est notoirement insuffisante.

Autour d'eux, il n'y a que quelques mitrailleuses de petit calibre. Les dotations en matériel de D.C.A. sont insignifiantes et ne comprennent ni mitrailleuses lourdes, ni canons anti-aériens de petit calibre.

Cependant, n'est-il pas indispensable d'assurer la protection de notre aviation à ses bases, puisque ce sont les bases que viseront en premier lieu les offensives aériennes de l'ennemi?

Conclusions. — En résumé, je crois pouvoir tirer de ma visite aux formations aériennes les renseignements suivants:

1° Aviation de chasse suffisante, bien qu'il faille augmenter de toute urgence ses effectifs en personnel et en matériel de plus en plus moderne, c'est-à-dire plus rapide et mieux armé.

2° Aviation de reconnaissance laissant trop à désirer puisqu'elle est dépourvue d'appareils en nombre suffisant, d'appareils convenablement rapides et armés et suffisamment approvisionnés en munitions.

3° Aviation d'observation complètement inexistante.

Cette absence d'aviation de reconnaissance et d'observation met le commandement terrestre dans l'im-

DE NOTRE AVIATION

117

possibilité d'envisager la moindre opération offensive, de prévenir et d'éviter les surprises, de faire, pour une action défensive, des tirs d'interdiction ou de contre-batterie.

4° Insuffisance du personnel et surtout du personnel spécialisé.

5° Insuffisance dans l'organisation et surtout dans la protection des terrains et des camps.

Il importe qu'au plus vite, pour mettre un terme à ces diverses carences, on fasse ce que l'on aurait sans doute pu faire avant le début des hostilités. Il est encore temps de rattraper les erreurs et les négligences, mais demain il sera trop tard.

ENCORE ET TOUJOURS DES AVIONS! MAIS AUSSI DES MECANICIENS!

Dans mes articles, dans mes interventions parlementaires, j'avais plusieurs fois souligné les difficultés du recrutement et de l'instruction des pilotes et des spécialistes de l'armée de l'air. Le problème du personnel n'ayant pas été mieux résolu que celui du matériel, je suggérerai d'aller chercher dans les formations du territoire les mécaniciens de profession et de les utiliser rationnellement en les affectant à l'armée de l'air:

15 Mars 1940

« Il faut des avions, encore des avions, toujours des avions. Je l'ai maintes fois écrit, je ne me lasserai pas de le répéter.

« Or, pour ces avions, il faut des pilotes, il faut aussi des mécaniciens.

« Est-ce que l'on pense comme il convient au grand nombre de mécaniciens qui sont indispensables à une armée de l'air pourvue de milliers d'appareils?

« Je sais que les écoles de mécaniciens d'aviation travaillent à plein. Les promotions succèdent aux promotions. Je crains cependant, parce que le temps presse, que ce ne soit insuffisant.

« Alors, pourquoi ne ferait-on pas appel aux mécaniciens qui sont actuellement dispersés, « éparpillés » dans les formations du territoire ou bien aux armées?

« Je connais, quant à moi, d'excellents spécialistes de la mécanique que l'on retient en des « affectations » pour lesquelles d'autres mobilisés seraient au moins aussi qualifiés. Un de mes concitoyens, ouvrier de premier ordre, est employé dans une régulateur routière comme... planton, chargé de surveiller la circulation aux carrefours, près du front. Je pourrais citer de multiples cas analogues.

« Et je prétends qu'il est nécessaire de réviser le plus

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

119

rapidement possible ces affectations improvisées, difficilement justifiables, afin de procurer tout de suite à l'armée de l'air un personnel qui lui sera précieux.

« Un avion coûte habituellement plusieurs millions. Son entretien est autrement plus délicat que celui d'une bicyclette. La sécurité du pilote en dépend. Que cet entretien soit confié à des « incompetents » et les dégradations seront plus rapides, les accidents seront inévitables. Pertes de vies humaines, les plus douloureuses certes, mais aussi pertes d'argent et l'Etat n'a pas de sous à jeter par les fenêtres.

« Au surplus les mécaniciens de profession ne possèdent-ils pas une expérience dont sont dépourvus, même quand ils sont des sujets d'élite, les jeunes gens qui sortent des écoles? Que l'on ne se méprenne point: je rends à ces jeunes gens l'hommage qu'ils méritent, car je connais la conscience avec laquelle ils se préparent tous à l'accomplissement de leur tâche difficile et souvent ingrate. Toutefois, si bien préparés qu'ils soient, ils n'ont pas eu le temps d'acquérir cette maîtrise qui ne peut être que le résultat d'une longue pratique.

« Que l'on rappelle donc sans retard des formations du territoire ou des armées où l'on ne peut utiliser rationnellement leurs aptitudes, leurs connaissances, les innombrables mécaniciens qui seront tout à fait à leur place dans les unités de l'armée de l'air. Ils y rendront immédiatement d'immenses services en qualité de deuxième mécaniciens. Ils maintiendront — je m'excuse d'emprunter au vocabulaire sportif cette formule — en meilleure forme les avions. Les pilotes ne s'en plaindront pas. L'Etat non plus, puisqu'il réalisera d'appréciables économies.

« En bref, on a sous la main, si j'ose dire, les mécaniciens qui permettront à notre armée de l'air d'être matériellement prête, quelles que soient les circonstances, à remplir toutes ses missions. Je viens d'indiquer où ils sont. Il est aisé de les y reprendre. Je souhaite qu'on le fasse au plus tôt, car c'est le seul moyen de résoudre le problème, de donner à l'armée de l'air les mécaniciens dont elle a le plus urgent besoin. »

NECESSITE DES SIMPLIFICATIONS DANS LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

2 Mai 1940

Nous approchions des heures fatidiques. Il était clair qu'une grande armée comme l'armée allemande n'allait pas rester l'arme au pied derrière les retranchements de la ligne Siegfried. Personne ne pouvait prévoir où et quand se produirait la collision. Mais il ne faisait pas de doute qu'elle pouvait avoir lieu à tout moment, dans n'importe quelle partie du ciel.

On l'a vu, j'avais maintes fois, d'une manière explicite annoncé les batailles inéluctables. Néanmoins, je voulais espérer jusqu'au bout que la supériorité en aviation de nos adversaires serait moins grande que je ne le craignais; je voulais aussi faire jusqu'au bout tout mon possible pour que ni l'affolement, ni la résignation ne s'ajoutassent dans notre pays aux carences que nul n'osait plus contester.

C'est dans cet esprit que j'écrivis, le 2 mai 1940, cet article relatif aux économies de temps et d'argent que produiraient des simplifications dans la construction aéronautique:

« On a reproché parfois à notre construction aéronautique de se complaire dans la recherche de ce que l'on pourrait appeler la perfection ou le luxe du détail.

« Cette recherche part évidemment d'un bon naturel. Elle a pourtant fréquemment des résultats déplorables: car, à force de multiplier, de « fignoier » les accessoires, elle compromet les qualités, l'équilibre, le rendement de l'ensemble. Et lorsque chaque service demande le mieux, pour la partie dont il s'occupe, il est fatal que

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

121

l'on oublie, en ce qui concerne le tout, les nécessaires compromis, les indispensables transactions.

« Ainsi certains appareils, minutieusement étudiés quant à leurs plus petits organes et qui paraissent avoir épuisé toutes les ressources de la technique la plus ingénieuse, n'arrivent-ils pas à donner satisfaction quand l'heure est venue de les utiliser.

« C'est en somme l'histoire de la jument de Roland, qui possédait tous les mérites, hors celui d'exister.

« Je plaide donc pour la simplification en matière de conceptions et de fabrications aéronautiques.

« Ce qui compte, en effet, ce n'est pas une sorte d'idéal théorique, ce sont les services que peut rendre effectivement un appareil, ce sont la rapidité, l'aisance de sa « sortie de série », de son utilisation, de son entretien.

« En d'autres termes, il convient, sans que rien soit sacrifié de sa « personnalité », de ses caractéristiques essentielles, que l'avion coûte le moins cher possible, soit facile à piloter, robuste, bien armé pour sa mission, et puisse être éventuellement réparé avec le minimum de difficultés.

« Je voudrais rassembler ici quelques exemples singulièrement démonstratifs et les observations qu'ils suggèrent.

« Les carburateurs actuellement employés chez nous nécessitent: gaz, surpression, enrichisseurs, étouffoir, starter, injection d'huile, changeur de carburant, réchauffage, robinet coupe-feu, soit 9 commandes. Mais un carburateur américain fonctionne parfaitement avec 3 « commandes » — gaz, manette à 3 positions, robinet d'essence à 3 positions — au lieu de 9.

« S'agit-il des hélices? On pourrait sans dommage supprimer les régulateurs, dont le fonctionnement par ruptures constantes de courant est peu sûr, avoir un tableau de commande d'hélices avec un seul levier par moteur pour augmenter ou diminuer le pas.

« Pour l'alimentation, une simplification des circuits d'essence s'impose ainsi que la suppression de tous les

122

LE SABOTAGE

accessoires de remplissage inutiles, le remplacement des fermetures trop compliquées, le choix d'orifices de grand diamètre avec bouchures rapides, analogues à ceux des voitures de courses, et sans pas de vis.

« Au point de vue «électricité» ne semble-t-il pas judicieux de rechercher, d'obtenir par l'emploi de plus hautes tensions une diminution du poids de cuivre transporté, de réduire le nombre des fusibles et des boîtes à bornes, de disposer chaque fusible sur l'organe qu'il protège au lieu de les grouper, ce qui nécessite de longs circuits supplémentaires?

« Ne pourrait-on pas aussi limiter l'emploi des circuits hydrauliques, remplacer les accumulateurs par des ressorts, concevoir des trains à escamotage mécanique?

« Dans le domaine de l'aménagement, on peut noter que les instruments accessoires sont la plupart du temps trop grands: ils devraient être réduits à leurs plus strictes dimensions et logés dans les cadrans des instruments importants.

« Au surplus leur répartition n'est-elle pas toujours très heureuse: ils sont tous placés sur la planche de bord, devant le pilote, alors que les instruments qui ne sont pas essentiels pourraient être disposés ailleurs. Pour avoir un éclairage indirect, d'ensemble ou individuel, bien plus pratique et moins cher que l'ultra-violet, il suffirait en outre de donner à tous les instruments de bord la même hauteur et de mettre leurs verres sur le même plan. En outre, il semble superflu d'équiper tous les avions de série comme des avions d'essai, puisque les instruments de contrôle sont inutiles lorsque le fonctionnement de la majorité des organes a été bien étudié.

« Si l'on utilise des télécompas simples, on peut se contenter d'un seul compas, placé dans un endroit convenable, avec plusieurs indicateurs, de manière à faciliter les opérations de compensation. Je signale en passant que les radio-compas américains, qui ne doivent pas être utilisés sur tous les avions, sont parmi les plus simples et les plus sûrs.

DE NOTRE AVIATION

123

« Quant à la radio, elle n'est pas indispensable au complet sur tous les appareils.

« Enfin, en ce qui concerne l'armement, il serait, au lieu d'équiper tous les avions avec tous les types de lance-bombes, plus sage de les spécialiser à l'avance. On pourrait faire l'économie du viseur de secours en améliorant les viseurs perfectionnés. Les mitrailleuses et les canons d'ailes pourraient être à chargeurs plats, car les cylindres sont très difficiles à loger. Sur les canons de tourelle, de petits chargeurs, faciles à charger, devraient être substitués aux énormes tambours que l'on ne peut soulever à bout de bras. Les collimateurs seraient plus efficaces et moins encombrants s'ils étaient plus frustes. On devrait, en bref, se contenter d'organes de visée fixes, simples, robustes, permettant de très bien voir l'ennemi avant de tirer et ne masquant pas la planche de bord, quitte à mieux entraîner au tir les équipages.

♦♦

« Je n'ai pas, on s'en doute, l'illusion d'avoir dit tout ce qui pourrait être dit à ce sujet. Je ne me proposais que d'attirer l'attention des responsables sur un problème qui réclame de promptes solutions.

« Question de rendement, question aussi de budget: il faut simplifier le plus possible nos fabrications aéronautiques:

1°) pour construire plus vite un plus grand nombre d'avions;

2°) pour avoir des appareils plus robustes, plus faciles à piloter, mieux armés, moins exposés aux pannes, aux accidents, aux ennuis que connaissent les «mécaniques» trop compliquées;

3°) pour dépenser moins d'argent; car si nous n'avons pas de temps à perdre, nous n'avons pas non plus de richesses ou de ressources à gaspiller.»

LES FORCES AERIENNES EN PRESENCE LE 10 MAI 1940

Avant de reproduire mes derniers articles, qu'il me soit permis d'ouvrir une parenthèse pour préciser quelles étaient, au 10 mai 1940, nos forces aériennes.

Un document émanant du G.Q.G. constate qu'à cette date l'**aviation de chasse française** comptait cent quatre-vingts avions modernes, dont environ quatre cent vingt disponibles (ces chiffres et les suivants sont donnés à titre indicatif en attendant la publication par les archives militaires des documents officiels), contre mille cinq cents allemands, tandis que l'**aviation de bombardement** comprenait quatre-vingt seize avions de bombardement dont vingt-six appareils modernes, les soixante-quatre autres, d'un modèle ancien, ne pouvant effectuer que des opérations de nuit. Le Reich alignait à la même date trois mille cinq cents avions modernes. Nous ne possédions **aucune aviation d'assaut** et notre **aviation de renseignement** était médiocre car elle ne disposait que d'appareils surclassés, à l'exception des Potez 63. Quant à l'**aviation anglaise**, il est assez difficile d'en chiffrer la valeur numérique puisque la majeure partie de la R.A.F. était « stationnée » en Angleterre.

Cette infériorité quantitative devant un ennemi cinq fois plus nombreux, est une des raisons pour lesquelles nos soldats ont vu si rarement dans les airs des avions français ou anglais; elle est manifestement aussi l'une des principales causes de notre défaite.

En effet, la supériorité de l'aviation allemande s'est manifestée dès le premier jour de l'offensive; elle a obtenu tout de suite des résultats presque décisifs. J'en ai moi-même été témoin le 10 mai, à Luxeuil-les-Bains.

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

125

où le camp d'aviation a été bombardé dès 4 heures du matin.

On avait pressenti, à divers indices, que le déclenchement d'opérations de grand style était imminent. Le commandant Cliquot de Mentque, adjoint au commandant du groupe aérien de Luxeuil, le G. A. 2/7 s'était ce matin-là levé inquiet dès la pointe du jour. Il avait hâte de se rendre au camp; par malchance, quand il voulut mettre sa voiture en marche, le moteur refusa de partir; son impatience n'en fut pas peu avivée; il frappait les pneus à coup de pied, tandis qu'on l'aidait en tournant la manivelle. Enfin, il put partir et arriver au camp juste au moment où tombaient les premières bombes allemandes.

Les formations aériennes du Reich procédaient par vagues successives. Après avoir pris leur ligne de vol au-dessus de mon habitation, elles attaquaient le camp en direction de La Chapelle. Le tir de notre D.C.A. les gênait à peine; elles purent ainsi détruire au sol de nombreux appareils. Le bombardement était si massif que nos pilotes avaient les plus grandes peines à aborder le terrain pour monter dans leurs appareils.

Cependant quelques-uns y parvinrent. Le commandant Cliquot de Mentque monta sur son avion de chasse et seul, attaqua plusieurs avions allemands; mais ils étaient trop; son avion, atteint de plusieurs balles, tomba en flammes à 20 kilomètres de Luxeuil, entre La Longine et Faucogney. Et l'on ne peut que s'incliner très bas devant la bravoure de ce magnifique pilote qui n'hésita pas à engager, dans les conditions que l'on vient de lire, pour l'honneur de ses galons et de son drapeau, l'inégale bataille dont il savait bien qu'il avait très peu de chances de revenir.

Le lieutenant Roger Coillens et le pilote polonais Kepa Waclav du même G.A. 2/27 trouvèrent également une mort glorieuse en combat aérien. Trois soldats mitrailleurs: Antoine Boulin, Paul Mangrette, Jérémie Mongin, furent tués au sol sur leurs pièces.

126

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

Toutes ces nobles victimes reposent au cimetière de Luxeuil, à côté des héros de l'autre guerre, tombés comme eux au service de la France.

Ainsi, dès les premières heures de la bataille, les faits ont prouvé combien j'avais raison de **protester contre l'insuffisance** de protection de nos terrains; ils n'ont confirmé que trop malheureusement **mes prévisions sur l'attaque préalable de ces terrains** par l'aviation allemande.

REDOUBLONS D'EFFORTS POUR NOTRE AVIATION ET NOTRE D.C.A.

15 mai 1940

Une fois encore, après que se fut engagée la grande bataille, je fis entendre dans un article (15 mai 1940) ce suprême appel.

« Depuis plusieurs années, je mène campagne à toutes les tribunes dont je dispose pour que notre armée de l'air soit pourvue d'appareils nombreux — j'ai réclamé 15.000 avions rapides, robustes et puissamment armés.

« J'aurais certes mieux aimé que les événements ne m'eussent pas donné raison. »

Et après avoir dégagé les leçons de la guerre en Norvège, je poursuivais en ces termes :

« Par conséquent, un double effort s'impose. En premier lieu, nous devons accroître sans trêve la puissance de notre aviation. Nous devons prévoir que la bataille dans le ciel deviendra de plus en plus ample et sévère. Nous avons donc besoin, comme je l'ai maintes fois écrit, d'un grand nombre d'appareils et d'appareils au moins égaux en qualité à ceux de l'ennemi. Il faut construire inlassablement ces avions, il faut intensifier notre production aéronautique, il faut que nous sortions ou que nous achetions, dans le plus bref délai, des milliers d'appareils qui sont indispensables à la victoire.

« En second lieu et parallèlement à l'accroissement de notre fabrication d'avions, nous devons accélérer, parachever, l'organisation de la D.C.A. Contre les atta-

128

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

ques massives d'avions volant bas et mitraillant en quelque sorte à bout portant, les troupes à terre doivent être à même de se défendre. Il faut aussi que nos centres industriels, nos villes soient préservés des bombardements ennemis, et seule une D.C.A. puissante, nombreuse, judicieusement installée et équipée peut assurer cette protection dont l'urgence, l'importance matérielle et morale n'échappent à personne.

- « Des avions, encore des avions.
- « Des armes, des munitions contre les avions.
- « Celles-ci sont aussi nécessaires que ceux-là.
- « Redoublons d'efforts pour construire ou fabriquer les unes et les autres. »

IL FAUT FRAPPER LES RESPONSABLES

30 Mai 1940

Sur terre des événements très graves s'étaient produits; les divisions cuirassées allemandes avaient atteint la mer à Saint-Valéry, encerclant 45 divisions françaises aventurées en Belgique, et nous faisant perdre 250.000 hommes; l'armée anglaise avait commencé de réembarquer; une brèche avait été ouverte à Sedan dans notre front; et le Haut-Commandement n'avait ni pu la colmater, ni su donner à temps aux armées l'ordre de se dérober; l'armée belge avait capitulé; du moins rien d'irréparable n'avait frappé notre armée de l'air; elle avait en grande partie échappé jusque-là aux destructions qui avaient anéanti ou paralysé les aviations polonaise et hollandaise.

Le 30 mai 1940, je publiai un dernier article, où, après avoir rappelé les opérations aériennes en Pologne, en Norvège, en Hollande, en Belgique, j'écrivais:

« ...Pourquoi chez nous n'a-t-on pas retenu ces leçons d'expériences renouvelées et pareillement cruelles ? Pourquoi n'en a-t-on pas dégagé les conclusions et les décisions qui s'imposaient ? »

« ...Chez nous, il s'en est fallu de peu que le même résultat ne fût obtenu par l'ennemi, que le même sort ne nous fût réservé. La surprise, en effet, fut à peu près totale. Sur beaucoup de terrains les appareils étaient à la corde, alle contre alle, peu ou pas camouflés. En outre, ces terrains étaient souvent trop près du front, malgré les avertissements que les experts

130

LE SABOTAGE DE NOTRE AVIATION

éminents avaient multipliés. Dans certaines régions les terrains de secours étaient inexistantes jusqu'au moment de l'attaque allemande. Depuis, il est vrai, ces terrains ont été retrouvés ou découverts comme par enchantement.

« En bref, trop de fautes ont été commises! L'heure est venue de prendre des sanctions impitoyables. Je demande non seulement que l'on prenne immédiatement ces sanctions, si elles n'ont pas encore été prises, mais qu'on les fasse connaître, car le moral de la nation en sera fortifié.

« Il faut frapper les responsables. Ceux qui n'ont rien appris doivent être châtiés et remplacés par des chefs prévoyants et sages. La guerre nouvelle exige un esprit nouveau. Les qualités de lucide courage et d'initiative, de sang-froid et d'énergie sont indispensables chez ceux qui sont appelés à conduire nos armées vers la victoire.

« Ces chefs existent.

« Qu'on les appelle et qu'on leur fasse confiance.

« Pas d'indulgence, pas de pitié pour les incapables, pour les indécis.

« Conscientes ou involontaires, toutes les défaillances doivent être punies sans retard et sans faiblesse. »

Mais à l'heure où paraissaient ces lignes, le sort de notre malheureux pays était déjà fixé.

EN MANIERE DE CONCLUSION

Je dis en manière de conclusion, car si mon livre doit en avoir une, c'est le lecteur lui-même qui la déduira.

Je remets donc à l'opinion publique, peut-être à l'historien, le dossier que je possède. Dossier objectif, de bonne foi. Dossier utile, j'en ai la conviction, car il projette quelque lumière sur un drame qu'il n'est possible de comprendre que loin des passions partisans, loin des rancunes ou des égoïsmes dont s'accompagnent toujours les intérêts particuliers.

Je me refuse, parlant d'aviation, à sortir de mon sujet. Mais, je me refuse également à ne pas considérer ce sujet dans son ensemble. Le scandale de l'aviation n'est pas celui d'une année ou d'un homme: il est celui de toutes les années qui de 1919 vont jusqu'à 1940, et de tous les hommes qui, de 1919 à 1940, auraient pu agir et n'ont pas agi. Si non, que l'on m'explique comment et pourquoi tant de ministres différents, tant de chefs militaires et civils successifs, souvent compétents et tous de bonne volonté, ne nous ont donné qu'une armée aérienne visiblement insuffisante aux jours d'épreuve.

La vérité, c'est que, de façon générale, cette armée fut tantôt reléguée au rang de parente pauvre, tantôt livrée aux intrigues politiciennes, tantôt considérée comme une merveilleuse source de profits pour l'affairisme. Selon la formule pittoresque lancée en 1937, par un journaliste de province, il y avait en France trop de requins qui jouaient des ailes. Il y avait par surcroît trop de querelles de techniciens dont aucun ne voulait amender sa théorie personnelle; la conséquence fatale de ces querelles, quand elles se prolongent, c'est, on le sait, l'impuissance. Enfin, il y avait trop de Français

ne prêtant aux problèmes de l'air qu'une attention superficielle et pensant que la virtuosité des pilotes pouvait suppléer à la science, à la culture d'un « as » de la production ou de l'organisation aéronautique.

C'est ainsi que nous fûmes une minorité infime à annoncer le triomphe de l'aviation offensive, de l'aviation d'assaut et qu'on ne voulut pas écouter ceux qui demandaient entre autres la création de formations de parachutistes.

Personne en France, avant 1940, ne croyait au rôle capital, dans certains cas décisif, que l'aviation jouerait dans un conflit; très peu de Français, il est vrai, croyaient sincèrement à l'éventualité même d'un conflit, et pour le cas où il se serait produit, on pensait être suffisamment protégé par la ligne Maginot, synthèse de toutes les expériences de la grande guerre. Son existence, à elle seule, prévenait toutes les inquiétudes. On n'envisageait pas, même de la façon la plus lointaine, qu'un doute pût s'élever à son sujet. Ce dogme si solide s'est pourtant évanoui en quelques jours. Quelle force aérienne n'aurait-on pas constituée, si l'on avait cru à l'aviation, comme on croyait aux forteresses?

Il est vrai que pour insuffler cette foi au public, il eût fallu des animateurs, des propagandistes. En Allemagne, en Italie, l'idée de l'air avait rayonné en nimbe autour de deux hommes qui, par leur carrière et leur position, apparaissaient comme des figures de légende. Aucun de nos héros de l'air n'avait connu pareille fortune: il ne leur avait pas même été donné d'ajouter à leurs exploits dans le ciel, ces succès de l'éloquence ou de l'écriture, si nécessaires dans un pays comme la France et qui ont tant contribué à répandre les doctrines d'un Foch ou d'un Lyautey.

La propagande par la presse était elle-même défectueuse, inopérante. Sans doute, les journaux annonçaient avec diligence les moindres performances, donnaient une large place aux grands raids aériens. Mais, des détails techniques, publiés sans explications com-

plémentaires, des reportages romanesques, consacrés presque uniquement aux personnes, ne pouvaient faire l'éducation du public; pour celui-ci l'aviation restait un sport magnifique dont les données lui étaient beaucoup plus mystérieuses que celles de la boxe ou du football.

Telles furent donc, à mon avis, les causes réelles de ce grand drame: rapacité des affairistes, rivalités de coteries, antagonismes des techniques, et au fond de tout, faute de lumières, l'inattention du grand public.

On conçoit, dès lors, qu'il nous ait été impossible, à nous, parlementaires ou journalistes, officiers ou ingénieurs, bien que de plus en plus nombreux, sinon de nous faire entendre, du moins d'obtenir que l'on changeât de méthodes ou de climat. Nous avions contre nous les routines, chères aux timorés, favorables aux paresseux, l'habileté de certains pirates, les truquages de certains prétendus experts, la suffisance arrogante des incapables, les tirs de barrage de ceux dont nos curiosités et nos critiques menaçaient les situations acquises ou les avancements et les bénéfices espérés. Je n'ai pas oublié la hauteur dédaigneuse avec laquelle parfois on me traitait « d'excité », d'« alarmiste » lorsque je formulais des craintes ou des hypothèses que les événements, par la suite, ont malheureusement trop justifiées.

♦♦

J'avais annoncé que ce livre ne serait pas un roman. Les pages qui précèdent ne font que rappeler ce que j'ai dit et ce que j'ai fait, les dates auxquelles je l'ai fait et je l'ai dit. Si l'on a lu chacun des textes qui composent cet ouvrage, en observant la date de sa parution, on reconnaîtra je l'espère que, tant pour les besoins de l'armée de l'air que pour la façon dont les opérations militaires se dérouleraient, j'ai judicieusement, et en temps voulu, suggéré, critiqué, averti, prévu.

La tâche que je m'étais assignée est maintenant achevée. Parmi tant d'amertumes et de souffrances que je partage avec mes compatriotes, elle me laisse la conscience d'avoir servi de toutes mes forces, de mon mieux, l'aviation de mon pays, c'est-à-dire mon pays lui-même, mon pays qui a tant donné de bravoure et de génie, de science et de courage à la conquête de l'air, et dans lequel, nul n'en saurait douter, la liste glorieuse n'est pas close des pionniers et des héros du ciel.

Paris, le 15 juillet 1941.

TABLE DES MATIERES

PRÉFACE	5
— Avant-propos	7
— Le Ministère de l'Air	11
— Une réorganisation des services du Ministère de l'Air s'impose sans retard	15
— Le nouveau statut du Ministère de l'Air	19
— La vérité sur notre aviation, oui, mais rien que la vérité	26
— Nous n'avons qu'un matériel ridiculement, tragiquement insuffisant	32
— Un curieux incident: je dis « 300.000 », le Ministre « 30.000 »	44
— Le gouvernement ne veut pas que je l'interpelle. Un article qu'aucun journal n'accepta de publier: « On ne sort pas assez d'avions en France, telle est la vérité! »	47
— Faut-il désigner un haut-commissaire à l'armement aérien	61
— J'écris au Président du Conseil: « Le désastre, s'il y avait la guerre, serait promis à notre aviation telle qu'elle est »	64
— Le Président du Conseil ergote sur des chiffres préalablement « arrangés »	67
— Je répète au Président du Conseil: « Mes inquiétudes restent entières! »	71
— La guerre éclate: la détresse de notre aviation empire	76
— Une bonne doctrine mais mal ou incomplètement appliquée	79
— Je réclame une flotte de 15.000 avions	85
— Telle que pourrait être l'organisation de l'Armée de l'Air	91
— Pour la troisième fois, je signale au Président du Conseil la situation « lamentable » de notre aviation	93
— Responsabilité des services: oui, mais aussi responsabilité de l'industrie	96
— Les Commissions de l'Air du Sénat visitent les Armées	103
— Le Sénat se réunit en Comité secret le 14 mars 1940. Cinq jours après, le cabinet Daladier démissionne	105
— Encore et toujours des avions! Mais aussi des mécaniciens!	108
— Nécessité des simplifications dans la construction aéronautique	118
— Les forces aériennes en présence le 10 mai 1940. Redoublons d'efforts pour notre aviation et notre D. C. A.	120
— Il faut frapper les responsables	124
— En manière de conclusion	127
	129
	131

ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE 15 SEPTEMBRE 1941
PAR DERMONT
IMPRIMEUR
22, RUE DU FOUR, 22
PARIS

Page Denied